

Міністерство освіти і науки України

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**А.В. Нікітіна  
Д.А. Горовий  
Д.В. Бабич**

**УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ  
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ  
В ГЛОБАЛЬНОМУ СЕРЕДОВИЩІ**

*Монографія*

Харків  
ХНАДУ  
2015

УДК 33:656.071.8(06)

ББК 65:39.38

Н 62

*Рекомендовано Вченою Радою ХНАДУ, протокол № 9 від 3 липня 2015 р.*

**Рецензенти :**

**Дмитрієв Ілля Андрійович**, доктор екон. наук, професор,  
декан факультету управління і бізнесу

*Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*

**Жадько Костянтин Степанович**, доктор екон. наук, професор,  
завідувач кафедри економіки підприємств

*Дніпропетровської державної фінансової академії*

**Мельник Віктор Миколайович**, доктор екон. наук, професор,  
проректор з наукової роботи

*ПВНЗ "Європейський університет", м. Київ*

**Шемаєва Людмила Григорівна**, доктор екон. наук, професор,  
завідувач відділу фінансової безпеки Національного інституту  
стратегічних досліджень при Президентові України, м. Київ

**Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою  
автотранспортних підприємств в глобальному середовищі:**  
Монографія / А.В. Нікітіна, Д. А. Горовий, Д.В. Бабич – Харків: Вид-  
во ХНАДУ, 2015. – 212 с.

Об'єктивна необхідність формування економічної безпеки українських автотранспортних підприємств викликана рядом проблем, що безпосередньо пов'язані із непередбаченими змінами у їх зовнішньому та внутрішньому середовищі – зростанням динамічності конкурентного середовища, нестабільністю фінансової системи, ресурсних та споживчих ринків, мінливістю суспільних та політичних орієнтирів розвитку. Рішення цих проблем полягає, насамперед, у формуванні та використанні ефективних механізмів і методів управління, які відповідали б вимогам забезпечення захищеності підприємств від зовнішніх та внутрішніх загроз. Ці причини зумовлюють необхідність вирішення сукупності завдань щодо оцінювання та раціонального вибору інструментів управління економічною безпекою підприємств.

Монографія може бути корисною для науковців та фахівців, які займаються питаннями формування капіталу підприємств, розвитку його нематеріальних активів, аспірантів та студентів вищих навчальних закладів економічних спеціальностей.

**ISBN 978-966-303-581-9**

© Нікітіна А.В., Горовий Д.А., Бабич Д.В.  
2015

## ЗМІСТ

ВСТУП	3
1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	6
1.1 Дефініція, функціональні складові економічної безпеки та її особливості на АТП	6
1.2 Поняття загрози, ризику, небезпеки та їх взаємозв'язок в системі економічної безпеки автотранспортних підприємств	25
1.3 Теоретико-прикладні основи управління економічною безпекою АТП	36
1.4 Аналіз методичного інструментарію оцінювання економічної безпеки автотранспортних підприємств	50
2 ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ	58
2.1 Динаміка розвитку ринку перевезень України автомобільним транспортом: аналіз і виявлення основних загроз економічної безпеки	58
2.2 Методичні рекомендації з оцінювання рівня економічної безпеки АТП	71
2.3 Ранжування загроз як підґрунтя процесу управління економічною безпекою автотранспортних підприємств	78
3 МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АТП	100
3.1 Вірогіднісно-сценарний підхід до управління економічною безпекою автотранспортних підприємств	100
3.2 Вплив загроз функціональних складових на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств	122
3.3 Методичні основи оцінювання ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств	133
ВИСНОВКИ	153
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	156
ДОДАТКИ	171

## ВСТУП

Швидко змінювані ринкові умови діяльності суб'єктів господарювання характеризуються нестабільністю та невизначеністю зовнішнього і внутрішнього середовища, безліччю несприятливих чинників, серед яких: недосконалість нормативно-правової бази, поява великої кількості нових суб'єктів господарювання різних організаційно-правових форм, коливання на валютному ринку тощо – поставили автотранспортні підприємства (АТП) у становище, коли вони вимушені приділяти значну увагу питанням забезпечення власної економічної безпеки (ЕБ) зараз і в майбутньому. У такому контексті особливо актуальними постають завдання створення дієвих систем підвищення економічної безпеки автотранспортних підприємств, оскільки ефективність функціонування останніх, особливо за умов нестабільної економіки і великої множини як зовнішніх, так і внутрішніх загроз, значною мірою визначається надійністю системи управління економічною безпекою підприємства (УЕБП).

Вагомі наукові здобутки для висвітлення проблем, пов'язаних із стійкістю економічного розвитку й економічною безпекою підприємств були зроблені, зокрема, такими провідними зарубіжними і вітчизняними науковцями як: О. Ареф'єва, О. Барановський, Д. Бабич, Я. Жаліло, М. Войнаренко, В. Геєць, О. Грунін, О. Дейнека, Д. Ковальов, О. Козаченко, О. Ляшенко, С. Лабунська, Л. Олейніков, Г. Пастернак-Таранушенко, В. Пономаренко, Н. Реверчук, А. Соснін, Т. Сухорукова, В. Шлемко, А. Штангрет та інші. Питаннями управління на транспорті займалися такі науковці: В. Гриньова, І. Дмитрієв, О. Криворучко, В. Шинкаренко та ін. Достатньо глибоко досліджено у працях вітчизняних і зарубіжних учених необхідність, причини, функції та планування економічної безпеки в умовах трансформаційних процесів. Але, незважаючи на досить широку і розгалужену множину досліджень щодо заходів із забезпечення ЕБП, усі вони, здебільшого, мають загальнонауковий, методологічний характер. Питання вивчення сутності, якісних ознак економічної безпеки АТП, розробки системи управління економічною безпекою та її впровадження на сучасних автотранспортних підприємствах, обґрунтування методичних засад визначення рівня економічної безпеки АТП у ринковій економіці залишаються

поза увагою більшості науковців. Це обумовлює актуальність та доцільність поданого дослідження.

Метою даної роботи є розвиток теоретичних засад та розробка науково-методичних положень і практичних рекомендацій щодо управління економічною безпекою АТП. Досягнення поставленої мети зумовило вирішення таких завдань:

- провести комплексний аналіз, узагальнення та розвиток теоретичних підходів до сутнісного змісту економічної безпеки автотранспортних підприємств;
- проаналізувати динаміку розвитку автотранспортних підприємств України у контексті функціональних складових економічної безпеки АТП та виокремити домінуючі загрози останньої;
- сформувати систему управління економічною безпекою підприємств автомобільного транспорту в умовах динамічного середовища;
- розробити та обґрунтувати методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств;
- запропонувати науково-методичні рекомендації щодо ранжування домінуючих загроз у системі забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств в умовах дестабілізуючих явищ.

Автори висловлюють глибоку подяку за велику допомогу в підготовці цієї монографії та слушні зауваження декану факультету управління і бізнесу ХНАДУ, професору, доктору економічних наук, Заслуженому діячу науки і техніки України Дмитрієву Іллі Андрійовичу, а також офіційним рецензентам - завідувачу кафедри економіки підприємств Дніпропетровської державної фінансової академії, доктору економічних наук, професору Жадько Костянтин Степановичу, проректору з наукової роботи ПВНЗ «Європейський університет», доктору економічних наук, професору Мельнику Віктору Миколайовичу та завідувачу відділу фінансової безпеки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України, доктору економічних наук, професору Шемаєвій Людмилі Григорівні.

# **1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

## **1.1 Дефініція, функціональні складові економічної безпеки та її особливості на АТП**

Перетворення, які постійно відбуваються у різних сферах життя, впливають на економічні процеси, що вже встоялися, висуваючи на перший план нові цілі, і, в першу чергу, забезпечення стійкого, безпечного полягання економіки у зв'язку з проявами невизначеності умов протікання економічних процесів, яка породжує виникнення чинників, які можуть як позитивно, так і негативно впливати на стан економіки. Позитивні фактори ж не потребують глибого дослідження через те, що вони сприятливо впливають на стан економіки. Чинники негативного характеру заслуговують на особливу увагу, оскільки несуть у собі різного роду небезпеку. Крім того, ведення бізнесу за сучасних умов розбудови економіки України ставить перед підприємствами складні вимоги, збільшує потреби в своєчасному реагуванні на зміни у середовищі. Сучасні економічні реалії потребують постійного вдосконалення управління, швидкого пристосування до сьогоденних умов господарювання. При чому, ринкові відносини вимагають вирішення низки нових завдань, серед яких особливого значення набувають управління й оцінювання економічної безпеки підприємства (ЕБП). Тому для чіткого й ясного розуміння ефективності господарювання необхідно відстежити еволюцію наукової думки стосовно сутності понять як «економічна безпека підприємства», «загроза», «управління економічною безпекою підприємства» тощо.

Багато науковців присвятили свої роботи питанням економічної безпеки, зокрема: В. Анальгін, М. Брендіков, О. Барановський, М. Войнаренко, В. Геєць, О. Грунін, В. Гусін, В. Демін, Я. Жаліло, В. Забродський, М. Капустін, О. Козаченко, А. Колосов, Т. Косянчук, А. Крисін, С. Лабунська, В. Лук'янова, О. Ляшенко, В. Микитенко, Є. Олейников, Н. Реверчук, Т. Сухорукова, В. Тамбовцев, В. Шликов, А. Штангрет та інші [8, 29, 30, 40, 45, 49, 56, 67, 74, 86, 111, 145].

Вчені Росії, України і Білорусі до питань національної безпеки ґрунтовно, систематично і з великою зацікавленістю почали звертатись після розпаду Радянського Союзу. Зокрема, вже протягом 90-х років ХХ сторіччя в Російській Федерації з'являється низка публікацій за цим напрямком, з яких найбільш ґрунтовними є такі [7, 18, 42, 73, 102, 124].

Питаннями розкриття сутності національної безпеки України активно почали займатися з 1997 року, зокрема роботи таких науковців заслуговують особливої уваги як: І.Ф. Бінько, О.П. Великий, В.П. Горбулін, Г.В. Задорожний, П.А. Іващенко, В.І. Мунтіян, Г.А. Пастернака-Таранущенко, О.В. Плотніков, А.Ф. Ревенко, В.Т. Шлемко, А. Штангрет та інші [9, 12, 21, 33, 64, 69, 73, 76, 77, 111, 118].

На сучасному етапі розвитку з питань дослідження економічної безпеки в наукових джерелах зустрічається велике розмаїття дефініцій економічної безпеки підприємства. Безумовно, всі вони мають повне право на існування, хоча наявна проблема однозначності відносно сутності цього поняття, тому вважаємо доцільним провести дослідження з виділенням основних підходів, їх характеристик, окремих відмінностей, спільних параметрів, що у подальшому слугуватиме певним теоретичним базисом для визначення процесу управління ЕБП. Отже, з-поміж всього спектру точок зору нами виокремлено основні підходи науковців стосовно трактування економічної категорії «економічна безпека підприємства» та головної мети забезпечення ЕБП (рис. 1.1).

Представники (Г. Андрощук, Л. Вороненко, І. Давидов, В. Бєлов, П. Крайнев та інші [144, 160, 161]) першої з наведених групи дефініцій, яку визначаємо як «інформаційний підхід», під економічною безпекою підприємства розуміли захист його комерційної таємниці та ступінь надійності захисту власної інформації.

Варто наголосити, що такий вузько направлений підхід дозволяє провести глибокі й всебічні дослідження обраного аспекту діяльності підприємства, хоча він охоплює тільки окрему площину функціонування суб'єкта господарювання, не враховуючи багатогранність і комплексність останнього.

Підходи до визначення поняття «економічна безпека підприємства» з позиції мети її забезпечення		
<i>Інформаційний підхід</i>		
Захист інформації та комерційних таємниць підприємства (відомості технічного, організаційного, комерційного, виробничого та іншого характеру)	Г. Андрощук, Л. Вороненко, І. Давидов, В. Ярочкін, А. Шаваєв	Економічна безпека суб'єктів господарювання полягає у ступені надійності захисту інформації як одного з основних чинників розвитку суспільства у сучасному світі
<i>Ресурсно-функціональний підхід</i>		
Розвиток підприємства, що досягається шляхом ефективного використання корпоративних ресурсів за функціональним складовими ЕБП	В. Тамбовцев, Е. Олейніков, О. Бандурка, А. Козаченко, Г. Швиданенко, С. Покропівний	Економічна безпека підприємства передбачає стан захищеності від зовнішніх і внутрішніх загроз, що дозволяє надійно зберегти й ефективно використовувати матеріальний, кадровий і фінансовий потенціал
<i>Захисний підхід</i>		
Захист та попередження суб'єкта господарювання від загроз зовнішнього середовища	Д. Ковальов, Т. Сухорукова, Н. Капустін, В. Забродський, О. Соснін	Економічна безпека підприємства полягає у захищеності діяльності та попередження негативного зовнішнього впливу на функціонування підприємства
<i>Стійкісний підхід</i>		
Забезпечення стійкості, незалежності, автономії та здатності підприємства до прогресу в умовах сукупності дестабілізуючих явищ	К. Горячева, Н. Капустін, С. Дубецька	Економічна безпека підприємства розглядається з позиції здатності суб'єкта господарювання як економічної системи до збалансованості та стійкості
<i>Гармонізаційний підхід</i>		
Захист економічних інтересів підприємства з урахуванням місії та головної мети з інтересами зовнішнього середовища	В. Пономарьов, Г. Козаченко, О. Ляшенко	Економічна безпека підприємства визначається з позиції гармонізації місії та головної мети суб'єкта господарювання з інтересами зовнішнього середовища
<i>Фінансовий підхід</i>		
Забезпечення і підвищення рівня фінансової стійкості підприємства та захист його комерційних інтересів від впливу негативних ринкових процесів	О. Радзіна	Економічна безпека підприємства включає його здатність забезпечувати реалізацію фінансових інтересів та досягнення визначеного рівня фінансових показників
<i>Конкуренційний підхід</i>		
Забезпечення конкурентних переваг (рівня ефективного використання наявних у розпорядженні підприємства всіх видів ресурсів)	В. Блокуров, Т. Кузенко	Економічна безпека підприємства розглядається в контексті наявності його конкурентних переваг як головної умови забезпечення належного рівня ЕБП
<i>Загрозонівелюючий підхід (авторський)</i>		
Забезпечення ефективного функціонування та мінімізація негативного впливу деструктивних і дестабілізуючих явищ	А. Нікітіна	ЕБП визначається з позиції досягнення властивості уникнення, послаблення або локалізування дії загроз за мінімальних втрат і часового інтервалу, які є прийнятними й економічно обґрунтованими для АТП

Рисунок 1.1 – Основні підходи до трактування поняття економічної безпеки підприємством з позиції мети її забезпечення



Концепція до визначення економічної безпеки підприємства, яка є найбільш широкою, багаоохоплюючою та перспективною у дослідженні, визначена як ресурсно-функціональна. Представниками її є С. Іляшенко, С. Грунін, Є. Олейников, В. Тамбовцев та інші [61, 116, 147]. У різновекторності і комплексності є головна особливість такого підходу щодо тлумачення поняття ЕБП.

Науковцями в рамках ресурсно-функціонального підходу ідентифікуються основні чинники, процеси, що впливають на стан безпеки суб'єкта господарювання, аналізується структура власних і позичкових ресурсів підприємства, розглядаються головні показники, що відображають рівень ЕБП. Основною метою забезпечення економічної безпеки підприємства за такого підходу є розвиток суб'єкта господарювання і його стабільне функціонування. Перевагами цієї концепції є комплексне, багатостороннє вивчення об'єкта через аналітичну призму дослідження зовнішнього і внутрішнього середовищ, в яких функціонує підприємство, у рамках часового інтервалу, але недоліком є досить проблематичне застосування інструментарію такого аналізу через значні трудозатрати на ідентифікацію усіх можливих і потенційних загроз економічній безпеці підприємства.

Необхідно звернути увагу на визначення, яке наводить В. Тамбовцев, який характеризує економічну безпеку тієї або іншої системи як сукупність властивостей стану її виробничої підсистеми, що забезпечує можливість досягнення мети всієї системи [52]. На нашу думку, така дефініція є вузькою, визначаючи тільки кінцевий результат, що може бути досягнуто лише за упорядкуванням одній головній меті, та не відображає сутності економічної безпеки як цілеспрямованого і комплексного явища, на яке впливає сукупність чинників зовнішнього і внутрішнього середовищ.

Велика кількість деструктивних чинників зовнішнього середовища спричинила виникнення ще одного наукового підходу до економічної безпеки підприємства – захисного, прибічниками якого є Д. Ковальов, Т. Сухорукова, О. Козаченко, О. Ляшенко та інші [43, 44, 127]. Зовнішнє оточення та його вплив на підприємство є головним стрижнем досліджень вчених. Так, Д. Ковальов і Т. Сухорукова під економічною безпекою підприємства розуміли можливість захищати свою діяльність від негативного впливу зовнішнього середовища та спроможність усувати за максимально ко-

роткий строк сукупність загроз або пристосуватись до умов, які впливають негативно на його діяльність [53]. Трактуючи економічної безпеки підприємства у працях [43, 44] є таким: сукупність факторів, що визначають забезпечення економічних інтересів, здатність протистояти загрозам, незалежність, платоспроможність, стійкість тощо. Разом з тим, незважаючи на детальне вивчення факторів середовища, науковці не враховували необхідність забезпечення сталого розвитку та необхідність урахування часового чинника, що й відносимо до головного недоліку цієї концепції.

Ототожнення ЕБП із стійкістю та розвитком останнього є основною наступного підходу, стійкісного, для таких вчених як: К. Горячева, М. Капустін, С. Дубецька [30, 37, 44]. Вони звертають особливу увагу на основні умови існування підприємства, необхідність дотримання певних параметрів, хоча таким чином розкривається сутність економічної безпеки підприємства не у повній мірі, вказуючи лише на сталий розвиток суб'єкта господарювання.

Головною тезою гармонізаційного підходу до трактування економічної безпеки підприємства є орієнтація на взаємоузгодження місії, основних цілей суб'єкта господарювання з інтересами зовнішнього середовища [56]. Проте, Варто підкреслити, що за такої концепції вчені не враховують значення впливу внутрішнього середовища функціонування суб'єкта господарювання.

Вельми цікавий, хоча й вузько спрямований, підхід пропонує О. Радзіна [116], яка розглядає економічну безпеку підприємства з позиції здатності останнього забезпечувати реалізацію фінансових інтересів та досягнення визначеного рівня індикаторів фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання, що дозволяє провести комплексний аналіз окресленого аспекту функціонування підприємства, виявити резерви, відхилення або недоліки у цій сфері. Хоча, Варто наголосити, що, все ж таки, економічна безпека підприємства є комплексним, багатограним явищем, яке об'єднує у собі не тільки фінансову складову, тому постає об'єктивна необхідність дослідження визначеного явища у розрізі всієї сукупності функціональних елементів економічної безпеки через призму галузевої приналежності та впливу чинників зовнішнього і внутрішнього середовищ.

З позиції наявності конкурентних переваг пропонує досліджувати економічну категорію «економічна безпека підприємства»

В. Белокуров [13], який зазначає, що головною метою забезпечення ЕБП є досягнення конкурентних переваг, зумовлених відповідністю матеріального, фінансового, кадрового, техніко-технологічного потенціалів і організаційної структури підприємства його стратегічним цілям і завданням, але сам факт наявності таких переваг потенціалу, без їх використання і відповідної реалізації не гарантує підприємству економічної безпеки.

Грунтовним вважаємо підхід Г. Пастернак-Таранушенка, який розглядає систему економічної безпеки як взаємопов'язану сукупність всіх видів захисту національних інтересів, зокрема: політичного, військового, економічного, правового, інформаційного тощо [109]. Економічну ж безпеку держави він визначає як комплексну систему з великою кількістю відгалужень або напрямів, а саме: демографічний, екологічний, ресурсний, прісноводний, продовольчий, енергетичний, інформаційний та інші [110, 111]. Крім того, науковець наголошує, що національна економічна безпека встановлює природні зв'язки між безпекою особи, угруповання, регіону і держави загалом, хоча, на наш погляд, необхідно включити до цього ланцюга таку ланку як галузево-секторіальну.

Погоджуємось із Т. Гладченко, яка зазначає, що кожен вищий рівень управління економічною безпекою держави повинен формувати сприятливі засади і передумови забезпечення захищеності компонент і функціональних складників об'єкта економічної безпеки нижчого рівня [27]. Далі вчений висловлює таку тезу, що доцільним є не тільки виокремити такі рівні економічної безпеки як рівень держави, регіону, галузі, підприємства, людини, але й використати таку декомпозицію як теоретичне підґрунтя для подальшої ідентифікації економічної безпеки підприємства.

Отже, детальний аналіз існуючої етимології поняття економічної безпеки підприємства дозволив виявити проблематику розуміння передостанньої:

- категорія розглядається як здатність підприємства ефективно використовувати ресурси та наявні ринкові можливості в умовах цілеспрямованого й опосередкованого впливу, як ззовні, так і всередині суб'єкта господарювання;

- економічна безпека підприємства – це системне, складне й об'ємне поняття, яке побудоване на принципах стійкості, саморегуляції, цілісності, сумісності та гнучкості структурних елементів ЕБП;

– економічна безпека підприємства повинна враховувати часовий параметр та бути націлена на довгострокову перспективу.

Дослідивши й узагальнивши фундаментальні праці вітчизняних і закордонних науковців, приходимо висновку, що підходи до розуміння категорії економічної безпеки підприємства різняться, а також відсутність єдиної універсальної думки щодо тлумачення сутності й економічного змісту зазначеного поняття обумовлює необхідність його подальшого більш детального і глибинного дослідження, яке б розкрило найсуттєвіші закономірні зв'язки і відношення в сучасних економічних реаліях, виявило всю складну, багатогранну природу, неоднозначність і проблемний характер економічної безпеки підприємства з урахування галузевого аспекту.

Під час ідентифікація економічної безпеки АТП необхідно враховувати особливості такого виду господарювання, яке є організацією, що здійснює перевезення автомобільним транспортом, а також зберігання, технічне обслуговування (ТО) та ремонт рухомого складу. Так, будь-якому автотранспортному підприємству, притаманні такі головні особливості та види діяльності: управління виробництвом – це комплекс робіт із здійснення техніко-економічного планування виробничої діяльності, підбору, розстановки кадрів тощо; обслуговування виробництва – це комплекс робіт із опалення приміщень і підігріву автомобілів, постачання електроенергії, ремонту пасивної частини основних фондів [147].

Крім того, до особливих характеристики АТП відносимо ще й інші. По-перше, складний процес надання послуг, що складається з трьох складових: формування послуги, власне надання послуг та надання додаткових послуг. Так, аналіз вимог ринку і споживачів та організація транспортного процесу (прийняття замовлення, оформлення договору, розробка маршруту, вибір рухомого складу тощо) являють собою дві групи складової, що характеризує процес формування послуг. Переміщення вантажів між пунктами відправлення і призначення є елементами надання основних послуг, а вантаження, розвантаження, експедирування, повідомлення клієнта про виконання замовлення, зважування вантажу – додаткових. Визначена тріада повинна обумовлюватись основними факторами цінності послуги: якість, що сприймається, тобто задоволеність споживача; внутрішні ознаки притаманні послугі; зовнішні ознаки; витрати на послугу; ціна у вартісному вимірі; невартісна ціна, час.

Враховуючи таку специфіку у процесі надання послуг, якість якої формується в процесах надання та реалізації останньої, забезпечуючи при цьому отриманням АТП доходу, функціонування всіх аспектів господарювання: фінансового, кадрового, інвестиційного, правового, інформаційного тощо, а отже, й рівень економічної безпеки.

Другою визначальною особливістю АТП є діяльність із технічного обслуговування та ремонт рухомого складу, тому що через ефективність здійснення останньої залежить якість процесу перевезень та рівень задоволеності вимог споживачів щодо послуг, а отже, й отримання прибутку від основної виду господарювання, і відповідно, належного рівня фінансової складової ЕБ АТП.

Третьою особливою характеристикою автотранспортних підприємств є якість у сфері послуг, під якою розуміємо «задоволеність споживача» та оцінка котрої здійснюється за допомогою певного спектру критеріїв, що сприймає споживач автотранспортної послуги. За умови, якщо споживач, отримавши послугу, задовольнив потребу або навіть перевищив рівень очікувань, створюється цінність послуги, і, відповідно, майбутнє функціонування АТП на високо конкурентному ринку автотранспортних послуг, й певний рівень ЕБ зокрема.

Беручи до уваги проведені дослідження тлумачень економічної безпеки підприємства різними науковцями, приходимо до висновку, що з розвитком вчень з окресленої проблематики виявляється все більше розгалуження цього поняття, хоча врахування прийнятності, яка б відтворювала й охоплювала певні види економічної діяльності, їх особливості, практично в науковій літературі не існує, тому, вважаємо доцільним запропонувати власне трактування ЕБП: стан підприємства, що є результатом цілеспрямованого комплексу заходів щодо уникнення, послаблення, локалізації або адаптації впливу загроз за мінімально можливих втрат і часового інтервалу, які є прийнятними й економічно обґрунтованими для підприємства.

З метою всебічної ідентифікації економічної безпеки підприємства пропонується визначити передумови і місце ЕБ в ієрархії безпеки (на прикладі АТП), яку представлено на рис. 1.2.



Рисунок 1.2 – Передумови та місце економічної безпеки підприємства в ієрархії системи безпеки (на прикладі АТП)

Особливістю пропонованої схеми є те, що окремий рівень порядку підпорядкування має способи забезпечення економічної безпеки, які притаманні кожному з представлених рівнів і залежні від набору чинників, що постійно змінюються, кожний з яких, впливаючи на окремо взятий рівень, приводить до різних перетворень (у вигляді появи нових негативних чинників) на останні рівні. При цьому вважаємо доцільним наголосити, що такий зв'язок між рівнями економічної безпеки підприємства і регіону, підприємства і держави є неоднозначним. Так, існує виникнення ситуації, коли ЕБП не охоплюватиме основні засади економічної безпеки держави у разі введення обмежень на законодавчому рівні або залежно від певного політичному режиму. Хоча можлива й інша ситуація: використовуючи місцеві ресурси і не роблячи ніякого внеску в розвиток економіки регіону (держави), коли при низькому показнику ЕБ регіону (держави), окремі суб'єкти господарювання можуть орієнтуватися на зовнішній ринок, підвищуючи свій індивідуальний рівень економічної безпеки. Важливим і необхідним елементом є досягнення економічної безпеки систем нижнього рівня ієрархії, хоча це не являє собою таку умову, що забезпечить ЕБ систем подальших вищих рівнів.

Отже, являючи собою сукупність міжнародних передумов та інституцій, а також домовленостей між ними, не піддаючись зовнішньому тиску та розраховуючи на невтручання, міжнародна економічна безпека забезпечує взаємоприйнятне розуміння з боку держав-членів світового співтовариства, можливість вільно обирати та здійснювати обрану програму економічного розвитку.

Такий вид економічної безпеки є найвищим рівнем багаторівневої системи економічної безпеки. Оскільки світові явища обумовлюють діяльність усіх сфер господарства і чинять потужний вплив як негативного, так і позитивного характеру на економіку країн та взагалі світу.

Важливим елементом проблеми забезпечення міжнародної економічної безпеки є врахування тісної залежності інтересів всіх країн світу, а, отже, і національної економічної безпеки кожної держави [41]. Безліч змін, що виникають у міжнародних відносинах, а саме: фінансова глобалізація, багатоаспектність та укладеність економічних відносин між країнами, впровадження технологій високого рівня точності, швидкості та обробки інформації, зрос-

тання кількості терористичних операцій, які націлені на руйнування окремої держави, та світового устрою взагалі – пояснюють першочергову актуальність і необхідність забезпечення національної безпеки. Крім того пертурбації, які відбуваються в одній з країн, можуть спричинити за собою незчисленну кількість позитивних і негативних змін у низці інших країн, наслідком яких є виникнення зовнішніх і внутрішніх загроз різних за своєю природою та змістом.

Залежність економічної безпеки держави тісно пов'язана із ситуацією і станом її регіонів. Погоджуємось із А. Татаркіним, О. Романовою, А. Кукліним, які визначають економічну безпеку регіону як сукупність властивостей економічної системи регіону, що забезпечують стабільність, стійкість і поступальність розвитку регіону, певну незалежність і інтеграцію з економікою держави в умовах дестабілізаційних дій різного виду загроз [137]. Зазначимо, що доцільно і важливо при дослідженні рівня економічної безпеки регіону брати до уваги характерні риси, особливості й ознаки кожного з них (демографічні, історичні, природно-кліматичні тощо), оскільки, останні, впливаючи на ЕБ певного регіону, також істотно корегують й економічну безпеку сусідніх регіонів і держави у цілому.

Подальшою складовою у запропонованій системі економічної безпеки є безпека транспортної галузі, передумовами для якої є створення загальноєвропейської транспортної мережі, відкриття транспортних ринків, недосконалість державного регулювання процесів, що відбуваються в економіці України, різке скорочення доходів транспортних підприємств у зв'язку з падінням обсягів перевезень. Такий рівень системи є перехідним елементом між галузевою та безпекою автотранспортного підприємства. Він враховує галузеву приналежність та є обов'язковим для включення у структуру безпеки, оскільки зв'язки, які, з одного боку, є складовою економіки держави, будучи видом економічної діяльності, та, з іншого боку, охоплює комплекс заходів, що спрямований на забезпечення стійкого розвитку й удосконалення функціонування автотранспортних підприємств, а також створення механізму протидії внутрішнім і зовнішнім загрозам галузі у цілому.

Економічна безпека підприємства є подальшою ланкою багаторівневої системи економічної безпеки. Необхідно підкреслити, що саме цей рівень у загальній структурі відіграє значну роль, оскільки економічна безпека АТП досить суттєво впливає на зміцнення



безпеки національної економіки та на рівень розвитку транспортної галузі зокрема, окрім того є важливим підґрунтям для стабільного їх функціонування.

Поділяємо думку В. Мельник, який зазначає, що безпека особи є основним рівнем, на якому засновується безпека загальна [70]. Науковець розглядає цей вид безпеки як стабільний стан надійної захищеності життєво важливих інтересів особи, її прав і цінностей від небезпек, загроз, шкідливих впливів будь-якого роду (фізичного, духовного, майнового, інформаційного, соціального, економічного, політичного, екологічного, військового тощо) за умов збереження і розвитку потенціалу особи й її здатності до ефективної діяльності у всіх сферах.

За сучасних умов динамізму і складності взаємозв'язків та взаємовпливів оточення підприємства та його внутрішнього середовища, зумовлених впливом комплексу факторів різноспрямованої дії, вважаємо доцільним виокремити і проаналізувати функціональні складові ЕБП. Під останніми пропонується розуміти сукупність відокремлених та різних за змістом основних напрямків економічної безпеки суб'єкта господарювання, що істотно відображають особливості ЕБП.

Досліджуючи наукові джерела і маючи на меті узагальнення та розвиток теоретичного базису УЕБП, було виявлено, що у переважній більшості досліджуваних робіт [4, 8, 31, 32, 53, 105, 127, 151, 156] частіше за все зустрічаємо виокремлення фінансової складової. Хоча зазначимо, що також велике коло теоретиків і практиків виділяють ще й інші складові економічної безпеки підприємства, а саме: техніко-технологічну, кадрову, екологічну, інтелектуальну, інформаційну складові економічної безпеки підприємства. Подеколи науковці такі складові як: соціальна і кадрова, технічна і технологічна – не відокремлюють та не розмежовують, не враховуючи зміст та особливі характеристики останніх.

Існуюча розбіжність у сутності складових економічної безпеки підприємства є причиною виникнення неоднозначності у трактуванні, розумінні сутнісних характеристик сукупності напрямків економічної безпеки суб'єкта господарювання та свідчить про складність та недоопрацьованість у розкритті сутності досліджуваного поняття. Крім того, труднощі у встановленні напрямів загроз і небезпек, подвійне урахування або неврахування окремих напрямів, а наслідком яких є несвоєчасна реакція і послаблення конкурентної позиції підприємства, його

економічної безпеки, також спричинено існуючими розходженнями у визначенні ознак і видів складових ЕБП.

Яскравим прикладом розбіжності у термінології функціональних складових економічної безпеки підприємства, яка спричиняє виникнення неоднозначності є той факт, що вкладаючи одне значення в одну з складових, автори по-різному називають її, зокрема: технічна, технологічна, техніко-технологічна; правова, політико-правова, нормативно-правова. При чому у кількісному та якісному значеннях існують неспівпадіння складових економічної безпеки, а саме: максимальна кількість компонентів ЕБП запропонована С. Ілляшенко [47], найменша – зустрічається у роботах А. Сосніна, П. Пригунова [127] (рис. 1.3).

Беручи до уваги важливість і вирішальну роль фінансової безпеки, метою якої є гарантування стабільного та максимально ефективного функціонування сьогодні та високий потенціал розвитку в майбутньому підприємства, вважаємо справедливим і об'єктивним самостійне існування і дослідження поняття фінансової безпеки у забезпеченні економічної безпеки підприємства як окремої економічної категорії. Праці багатьох теоретиків і практиків присвячені розкриттю її сутності, серед яких: О. Барановський, І. Бланк, К. Горячев, М. Єрмошенко, М. Камлик, В. Копилов.

Досить широким вважаємо науковий підхід, який пропонує О. Барановський, який визначає фінансову складову як рівень забезпечення громадянина, домашнього господарства, верств населення, підприємства, організації, установи, регіону, сектора економіки, ринку, держави, міждержавних утворень, світового співтовариства фінансовими ресурсами, достатніми для задоволення їх потреб і виконання існуючих зобов'язань [9].

Отже, проведене дослідження дало змогу виявити такі основні характеристики фінансової безпеки підприємства:

- збалансованість і якість сукупності фінансових інструментів, технологій і послуг, котрі використовуються підприємством;
- стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз;
- здатність фінансової системи підприємства забезпечувати реалізацію власних інтересів, місії і завдань достатніми обсягами фінансових ресурсів;
- забезпечення ефективного і сталого розвитку цієї фінансової системи.

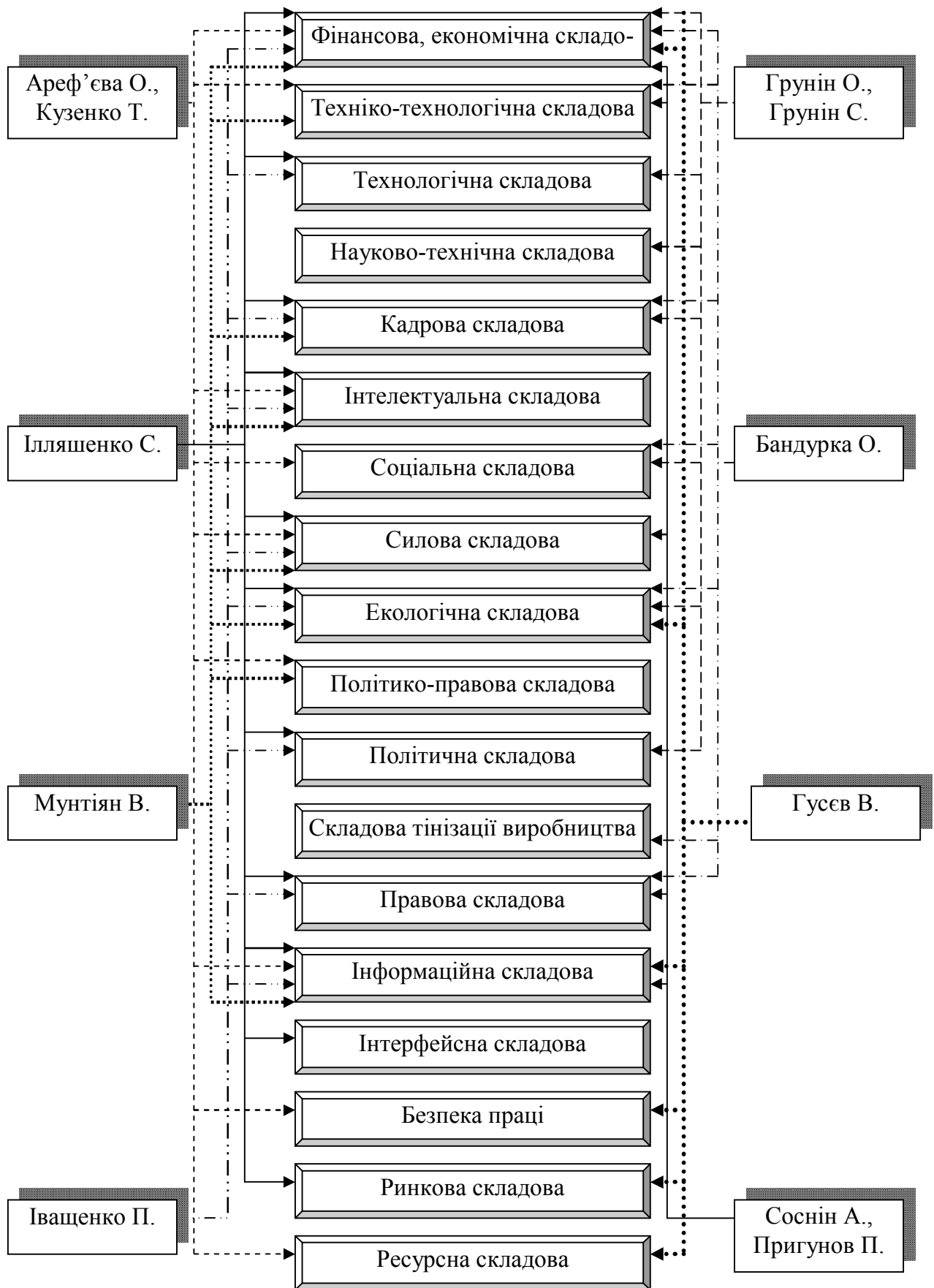


Рисунок 1.3 – Виокремлення основних функціональних складових економічної безпеки підприємства різними науковцями

Персонал – це один із найважливіших ресурсів будь-якого підприємства, від ефективності роботи, комунікацій між робітниками, рівня розвитку мотивації, схем оплати праці, можливості розвитку і самовдосконалення залежить ефективність функціонування підприємства.

Тому очевидним є особлива увага багатьох науковців [51, 144] до розкриття сутності такої складової економічної безпеки як кадрова. Найбільш поширеним визначенням кадрової безпеки є таким: це сукупність заходів, спрямованих на запобігання протиправним діям або сприянням із боку персоналу підприємства [144]. Сутність кадрової складової передбачає збереження і розвиток інтелектуального капіталу організації, навчання та мотивацію співробітників підприємства, організацію системи управління персоналом, кваліфікаційний рівень працівників підприємства, забезпечення прожиткового мінімуму працівникам суб'єкта господарювання, зростання заробітної платні [144].

Невід'ємною та особливою основою розвитку кадрового потенціалу, атмосфери у трудовому колективі і зростання продуктивності праці є соціальна захищеність. Хоча зараз постерігається ситуація з недостатністю фінансування питань, які пов'язані із забезпеченням соціальних потреб, підвищенням професіоналізму робітників, розробки ефективної системи стимулювання та мотивації.

На основні техніко-технологічні та економічні показники роботи підприємства (скорочення витрат, зниження собівартості та збільшення прибутку тощо) позитивно вплине підвищення рівня автоматизації, оптимізації робочого місця, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, покращення умов праці та техніки безпеки тощо [51].

У науковому джерелі [59] визначається, що політико-правова складова економічної безпеки полягає в ефективному і всебічному правовому забезпеченні діяльності підприємства, оптимізації витрат ресурсів на досягнення цих цілей, активній роботі відповідних служб підприємства над досягненням сприятливого зовнішнього політико-правового середовища.

На сьогоденнішньому етапі розвитку управлінські рішення приймаються та ухвалюються в умовах невизначеності, обмеженої і правильної інформації [55]. Необхідною умовою для оцінювання

ступеня та розвитку ризику у будь-якій системі є наявність повної і достовірної інформації про стан об'єктів.

Хоча, з одного боку, мінімізуються ризики, які пов'язані із фінансовими, виробничими і будь-якими іншими втратами, на правильність управлінських рішень, що приймаються, істотний вплив здійснює використання надійної, перевіреної, достовірної та комерційної інформації [55]. Отже, однією з основних важливих основ для забезпечення економічної безпеки АТП є інформація. З іншого боку, вона також є об'єктом захисту. Особливість інформаційної складової полягає у тому, що мова йде про комплекс організаційних, правових та інженерно-технологічних (технічних і програмно-математичних) заходів щодо підтримки (охорони, захисту зберігання), запобігання і подолання природних, техногенних і соціогенних загроз, здатних порушити життєдіяльність конкретної інформаційної системи.

Погоджуємось із [53], яка зазначає, що ресурсна складова являє собою здатність підприємства використовувати, акумулювати, зберігати матеріальні ресурси таким чином, щоб результатом від таких дій є підвищення загальної безпеки підприємства. Крім того, вона передбачає забезпеченість підприємства запасами власних оборотних коштів, виробництва основними видами ресурсів, необхідним їх рівнем якості тощо.

Набуває все більшої популярності дослідження екологічної складової, в основі якої лежить основна характеристика відповідності між результатами господарської діяльності та нормативними параметрами, які відображені у нормативно-правовій базі у сфері екології та охорони навколишнього середовища, а також нівелювання впливу загроз отримання збитків (припинення діяльності, позбавлення ліцензій на здійснення певного виду діяльності) через значні штрафні санкції за порушення законодавчої бази або втрати здоров'я працівниками підприємства.

Досить специфічним є виокремлення такими науковцями як О. М. Бандурка, В. Є. Духов, К. Я. Петрова, І. М. Червяков складової тінізації виробництва, вони наголошують, що тіньова економіка, яка являє собою системне явище господарювання асоціальної природи, що притаманне країнам з будь-яким соціально-економічним ладом, а також виражає різний рівень інтенсивності соціальної небезпеки та відображає форму кризи державного управління економіки як

дисфункціональність, є головною передумовою виникнення загроз для досягнення підприємством достатнього рівня ЕБ [8].

Таким чином, ґрунтовний і детальний аналіз наукових джерел [51, 53, 55, 144] дав змогу виявити, що існують деякі розходженнями та розбіжностями у визначенні головних ознак і основних видів функціональних складових економічної безпеки підприємства, найбільш розповсюдженими з яких є фінансова, кадрова, екологічна, інформаційна та силова, найменше зустрічається виокремлення таких складових як науково-технологічна, інтерфейсна і складова тінізації виробництва.

Беручи до уваги той факт, що основним результатом роботи автотранспортного підприємства, що надається споживачеві, є транспортна послуга, реалізуючи яку суб'єкт господарювання отримує дохід, а, отже, продовжує своє існування та підтримує певний рівень економічної безпеки. Виокремивши певні підсистеми, з яких складається ЕБ як багатоаспектне та складне явище, стає можливим більш точно ідентифікувати його як об'єкт управління. Виокремлення функціональних складових пропонується зробити за ознакою направлення забезпечення певного аспекту діяльності АТП та виявлення загроз окремій складовій економічній безпеці.

Для підвищення ефективності господарювання автотранспортних підприємств необхідним і важливим кроком є дослідження, розкриття сутнісного змісту й аналіз основних функціональних складових економічної безпеки, які виокремлено є такі: фінансова, кадрова, техніко-технологічна, політико-правова, інноваційно-інвестиційна, екологічна, інформаційна..

Вбачаючи важливість та значущість у функціонуванні АТП фінансових ресурсів, які забезпечують ефективне надання якісних автотранспортних послуг, вважаємо доцільним стверджувати, що однією з найбільш показових функціональних складових економічної безпеки є фінансова. Сутність останньої полягає у забезпеченні фінансової стійкості автотранспортних підприємств, зростанні ліквідності, платоспроможності та кредитоспроможності, прибутковості і рентабельності виробництва, нівелюванні загрози банкрутства, зменшенні обсягу кредиторсько-дебіторської заборгованості, збільшенні показників ефективності господарювання тощо. Здатність протистояти існуючим та виникаючим небезпекам і загрозам, які здатні завдати фінансової шкоди підприємству, небажано змінити структуру

капіталу, примусово його ліквідувати є головною умовою безпеки фінансової складової ЕБ АТП.

На сучасних автотранспортних підприємствах персонал є основоположним підґрунтям для досягнення головної мети АТП, оскільки від схем оплати праці, ефективності роботи, кваліфікаційного рівня, комунікацій між робітниками, розвитку мотивації, можливості розвитку і самовдосконалення залежить ефективність функціонування підприємств, які надають автотранспортні послуги, а отже, й рівень економічної безпеки останніх. Тому, виокремлюючи кадрову складову, наголошуємо, що її роль у досягненні АТП високого рівня економічної безпеки є особливою, оскільки у проведенні заходів щодо підвищення кваліфікації працівників, організації системи управління персоналом, ефективного матеріального стимулювання праці працівників, підбору кадрів необхідної кваліфікації, а також їх соціальної захищеності й полягає зміст кадрової функціональної складової.

Розуміючи, що негативні впливи (негативних впливів техніко-технологічної складової належать спрямованість на підриг технологічного потенціалу підприємства, порушення технологічної дисципліни, відсутність або обмеженість інноваційної діяльності, інвестиційна непривабливість підприємства), які можуть суттєво вплинути на економічну безпеку АТП, тому виділення техніко-технологічної складової є обов'язковим для розкриття та ефективного управління ЕБП. Раціональним використанням виробничих потужностей, безпекою праці під час здійснення послуг, рівнем впровадження прогресивних технологій, своєчасним оновленням автомобільного парку можна охарактеризувати техніко-технологічну складову.

Беручи до уваги необхідність роз'яснення і чіткого дотримання норм транспортного законодавства, правову захищеність як самого автотранспортного підприємства, так і його працівників у рамках договірної та товарно-транспортної документації, захищеність комерційної інформації, цензуру публічної інформації, потребує виокремлення така складова як політико-правова ЕБ АТП.

Будь-якому автотранспортному підприємству, як стверджує автор праці [148], притаманні такі особливості і види діяльності: управління виробництвом (комплекс робіт із здійснення техніко-економічного планування виробничої діяльності, підбору, розста-

новки кадрів) та ефективності обслуговування виробництва (комплекс робіт із опалення приміщень і підігріву автомобілів, постачання електроенергії, ремонту пасивної частини основних виробничих фондів). Отже, на сучасному АТП особлива увага приділяється інформаційним процесам, які супроводжують визначені особливості та види діяльності, тому необхідним стає виокремлення інформаційної складової економічної безпеки АТП та подальше управління останньою. Характеризуючи рівень якісної, точної, своєчасної інформації про умови зовнішнього середовища і контрагентів (споживачів автотранспортних послуг, конкурентів, постачальників палива тощо), інформаційна складова полягає в отриманні своєчасної і достовірної інформації інформаційно-аналітичними службами для проведення подальшого аналізу та вживання необхідних заходів для забезпечення економічної безпеки АТП.

Беручи до уваги, що господарювання сучасних АТП базується на чіткій необхідності дотримання екологічності результатів надання автотранспортних послуг нормативним параметрам, затвердженим відповідним законодавством, нівелюванні загроз втрати здоров'я працівниками та споживачами автотранспортних послуг, можливості порушення законодавчої бази в екологічному полі, і як наслідку – втрати прибутків через значні штрафні санкції, вважаємо за необхідне виділити екологічну складову економічної безпеки АТП. Під останньою розуміємо забезпечення такого рівня екологічності результатів виробництва, які б відповідали нормативним параметрам, затвердженим відповідним законодавством, мінімізації усіх загроз втрати здоров'я працівниками підприємства, збитків через значні штрафні санкції.

Особливої уваги потребує така функціональна складова економічної безпеки АТП, як інноваційно-інвестиційна, котра створює можливість забезпечення такого стану інноваційно-інвестиційної сфери, за якого АТП здатне зберігати та підтримувати достатній рівень інвестиційних ресурсів в умовах дії внутрішніх і зовнішніх загроз, що є необхідним для забезпечення стійкого розвитку та стабільності підприємства, зростання конкурентоспроможності наданих автотранспортних послуг.

Таким чином, запропоновано уточнення дефініції економічної безпеки підприємства, яке, на відміну від існуючих, доповнює існуючий теоретичний базис за рахунок виокремлення такої характери-



стики як «прийнятність» та відображає такі основні характеристики визначеної категорії: як сукупність властивостей, розвиток, прийнятність й обґрунтованість заходів, здатність до адаптації до зовнішніх умов, часові параметри. Проведене дослідження дало змогу дійти висновку, що складністю і динамічністю характеризується велика кількість впливів середовища на економічну безпеку АТП як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. Враховуючи цей факт, у виборі методів оцінювання становища підприємства, пошуку шляхів мінімізації втрат або їх уникнення й управління економічною безпекою АТП зокрема постають головні задачі у служби, що забезпечують життєздатність автотранспортних підприємств.

## 1.2 Поняття загрози, ризику, небезпеки та їх взаємозв'язок в системі економічної безпеки автотранспортних підприємств

Неоднозначність змін та мінливість зовнішнього і внутрішнього середовищ, в яких функціонують суб'єкти господарювання, висувають більш жорсткі вимоги до системи економічної безпеки підприємства, що повинна не тільки враховувати всю сукупність деструктивних явищ, але й прогнозувати останні, маючи на меті мінімізацію впливу на ефективне господарювання. Дослідженню сутності і причин виникнення загроз присвячено чимало наукових праць багатьох вчених, зокрема: В. Гапоненко, А. Баспелько, Т. Васильцова, А. Власкова, О. Груніна, В. Гусєва, С. Дубецької, О. Козаченко, В. Пономарьова, О. Ляшенко, Г. Мінаєва та інших. Хоча є такі питання, які залишились поза увагою вчених, а саме: стосовно універсальності й однозначності наукової думки щодо розмежування небезпечних явищ, тому вважаємо доцільним і необхідним у контексті розкриття сутності економічної безпеки розглянути сутність, етапи та межі розвитку небезпечних явищ та процесів, які безпосередньо загрожують безпечному стану підприємств, зокрема й автотранспортних.

Так, у спеціальній науковій літературі зустрічаємо велике розмаїття визначень поняття «загроза», всі вони мають свої особливі характеристики, які було нами виявлено задля більш глибокого

вивчення зазначеного явища (табл. 1.1). Вельми цікавий підхід демонструє В. Ярочкін, поділяючи загрози на надзвичайні ситуації, кризові ситуації, критичні стани, загрози і дестабілізуючі чинники. У тлумачному словнику української мови [135, 150] небезпеку визначено як можливість, ймовірність якогось лиха, нещастя. Можливістю або неминучості небезпеки інтерпретується загроза. У вигляді усвідомленої можливості небезпеки, дії із сподіванням на успіх зображено ризик.

Досить виваженим вважаємо підхід до розуміння сутності економічної загрози, запропонований авторами роботи [157], які визначають загрозу як найбільш конкретну і безпосередню форму небезпеки або сукупність умов та факторів, що створюють небезпеку інтересам різних суб'єктів. У дослідженнях С. Дубецької зустрічаємо таке визначення загрози безпеки підприємству: потенційна або реальна подія, процес або явище, яке здатне порушити його стійкість і розвиток або призвести до припинення його діяльності [37].

Американський вчений Дж. Фіксел під загрозами розуміє явище або ситуацію, що може завдати шкоду здоров'ю людини або її безпеці [161]. При чому, небезпеку можна визначати якісно, а ризик – кількісно.

Деякі науковці [124, 128] ототожнюють поняття «ризик» і «загроза», вбачаючи в них потенційний збиток або недосягнення за планових результатів. Хоча ці категорії не можна вважати синонімічними, оскільки загроза – це певна подія, що впливає на діяльність суб'єкту господарювання, тоді як ризик являє собою результат впливу загроз на господарську діяльність підприємства (рис. 1.5). Необхідно підкреслити, що небезпека не може розглядатись як щось окреме, відірване, абсолютне й апіорне. Її (небезпеки) дуальність з безпекою є діалектичною й іманентною, саме тому безпека завжди має розглядатися у парі з небезпекою [64].



Рисунок 1.5 – Основні фази небезпеки за критерієм адресної спрямованості і ролі суб'єктивного чинника у виникненні несприятливих умов

Розкриваючи фази небезпечних явищ і процесів, які загрожують безпечному стану підприємства, О. Грунін і С. Грунін зображують таку класифікацію ступенів деструктивних факторів, а саме: провокаційні дії або засіб тиску – це виклик; ймовірності виникнення становища, яке здатне спричинити небезпеку – це зона ризику; реальна можливість спричинення або нанесення шкоди – це небезпека; намір нанести шкоду – це загроза [31].

Досліджуючи економічну безпеку, російський дослідник П. Белокур [12] запропонував досить цікаву інтерпретацію деструктивних явищ, з якими зіштовхуються підприємства у сучасному постійно змінюваному світі. Так, він виокремив таку тріаду: небезпека – загроза – виклик. У вигляді можливості спричинення збитків проявляється перша, у формі вже діючої небезпеки – друга, а прояви загрози, які потребують корегування з метою попередження або мінімізації збитків, представлено як виклик.

Таблиця 1.1 – Тракткування поняття «загроза» різними науковцями та особливі характеристики

Дефініції загрози	Визначальна характеристика	Автор, джерело
Такий розвиток подій, внаслідок яких збільшується можливість або з'являється вірогідність порушення нормального функціонування підприємства та заподіяння збитків.	Наголошено вірогіднісну сутність загрози.	В. Гапоненко [24]
Умови, які виникають або спричиняють вияв причин загрози для стратегічних можливостей підприємства.	Визначено умовне підґрунтя для виникнення небезпечних явищ.	Г. Клейнер [52]
Зміни в зовнішньому або внутрішньому середовищі, які приводять до небажаних змін предмета безпеки (підприємства).	Зазначено середовище як місце виникнення загроз.	В. Тамбовцев [135]
Найбільш конкретна і безпосередня форма небезпеки або сукупність умов і чинників, що створюють небезпеку інтересам різних суб'єктів.	Виявлено визначальне місце загроз в ієрархії деструктивних явищ.	Є. Олейніков [103]
Реальні або потенційно важливі дії або умови навмисного або випадкового (не-навмисного) порушення режиму функціонування підприємства шляхом заподіяння матеріальних (прямо або непрямо) збитків, що призводить до фінансових втрат, зокрема і до втрати вигоди.	Звернуто увагу на вірогідність фінансових збитків, зокрема і до втрати вигоди.	В. Ярочкін [159]
Потенційні або реальні умови, чинники або дії фізичних та юридичних осіб, що порушують нормальний фінансово-економічний стан суб'єктів підприємницької діяльності і здатні заподіяти великої шкоди аж до припинення його діяльності.	Визначено зону впливу небезпечних явищ.	М. Камлик [49]
Потенційна можливість завдання шкоди суб'єктам господарюючої діяльності з боку окремих чинників внутрішнього та зовнішнього середовища, тобто поява загрози визначає потенційну чинників економічних втрат для підприємства.	Висвітлено роль загрози у можливій (потенційній) економічній втраті суб'єктів господарювання.	О. Бандурка [8]
Одна форма небезпеки – небезпека на стадії переходу з можливості у дійсність як наявна або потенційна демонстрація готовності: відносно суб'єктів господарської діяльності – одних суб'єктів завдати шкоду іншим або по відношенню до процесів, явищ – негативно вплинути на господарську діяльність підприємства.	Запропоновано системний підхід до досліджуваного поняття.	К. Горячова [29]
Зафіксований фірмою екзогенний чинник потенційно негативної дії.	Приділено увагу на екзогенний характер загрози.	М. Корольов [59]
Форма небезпеки або небезпека на стадії переходу з можливості у дійсність.	Охарактеризовано можливість зміни небезпечних явищ.	А. Пекіна [112]
Вплив деструктивних природних і/або суб'єктивних чинників, які пов'язані з порушенням законів і норм та недобросовісною конкуренцією, що є результатом потенційних або реальних втрат для організації.	Ідентифіковано чинники, пов'язаних з недобросовісною конкуренцією та порушенням законів і норм, які мають природний і/або суб'єктивний характер.	Д. Зеркалов [46]

Таким чином, різноманітність наведених підходів до етапів розвитку небезпечних явищ і процесів, які безпосередньо загрожують безпечному стану підприємства, свідчить не тільки про відсутність єдиного розуміння науковцями та практиками, але і про незавершеність дослідження окресленої проблеми.

На підґрунті методу пізнання світу, діалектики було встановлено, що народження нового, сучасного, новітнього є результатом взаємодії суперечностей і протиріч. При чому джерелом життєдіяльності будь-якої системи можуть бути як внутрішні антагонізми між елементами системи. Так і зовнішні розбіжності між системою та її елементами. Загрози є саме таким елементом системи економічної безпеки підприємства, який вступає у суперечливі зв'язки з іншими елементами такої сукупності. Тому вважаємо доцільним розглядати систему економічної безпеки суб'єкта господарської діяльності з точки зору впливу на неї безлічі сукупності різноманітних загроз, які входячи у протиріччя з іншими елементами системи, забезпечують її функціонування (рис. 1.7).

Дослідження теоретичних положень економічної безпеки підприємства неможливо провести комплексно без виявлення основних видів загроз, з якими стикається підприємство у сучасному світі. У спеціальній літературі науковці висвітлюють багато різних класифікацій загроз економічній безпеці [8, 48, 149], тобто їх поділ на види за різними ознаками.

На основі всебічного і багатогранного дослідження наукових джерел, присвячених проблемам розкриття сутності економічної безпеки, приходимо умовиводу, що під час класифікації загроз окреслюється лише обмежене коло поділу останніх на види за різними ознаками [24, 51, 58, 149]. Крім того, існують розбіжності у детермінуванні видів загроз, зображуються обмежене коло класифікаційних ознак досліджуваних небезпечних явищ, не враховуються масштаби проявів та впливів на рівень ЕБ.

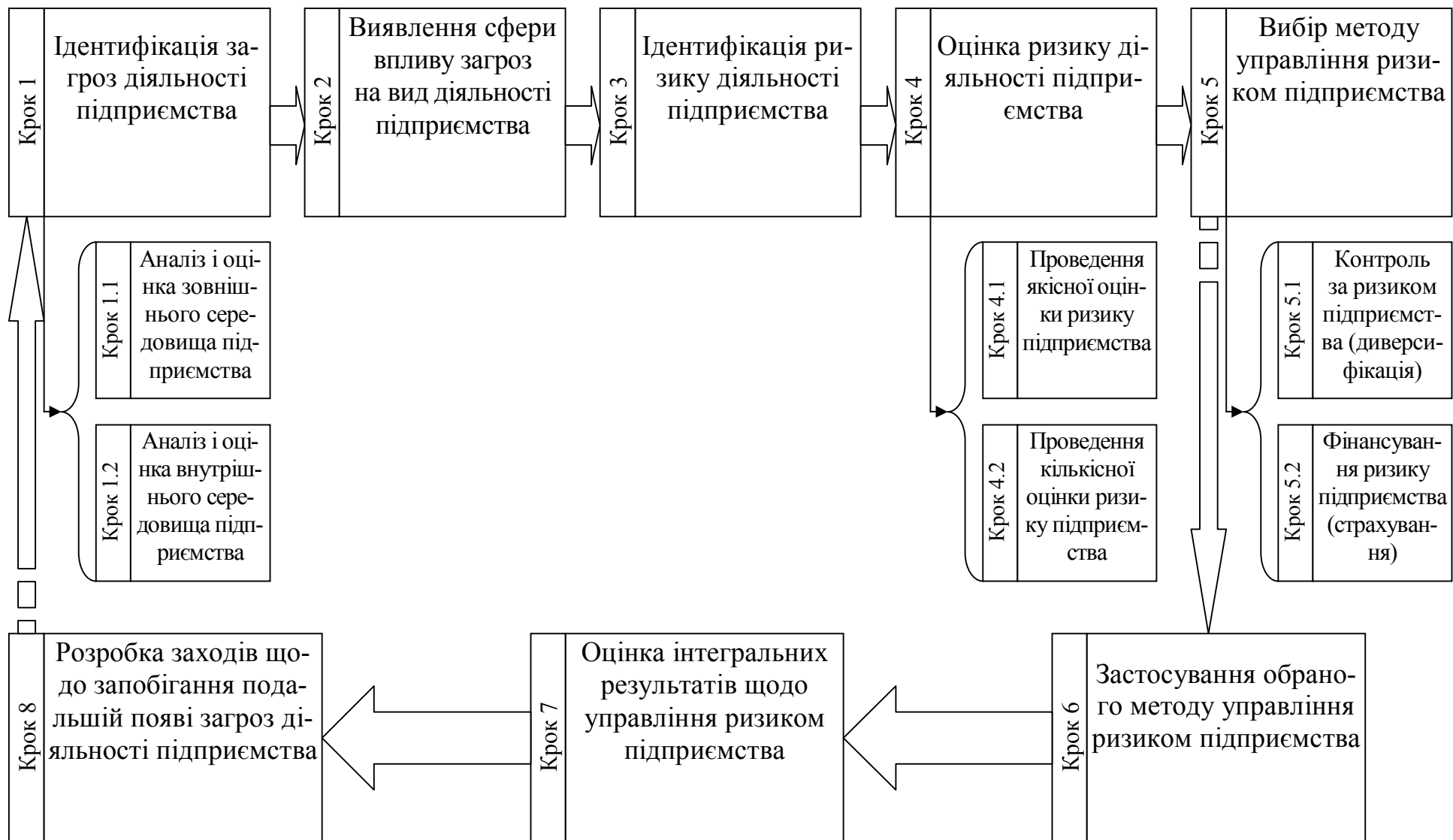


Рисунок 1.5 – Взаємозв’язок загроз діяльності підприємства та ризику його фінансових ресурсів

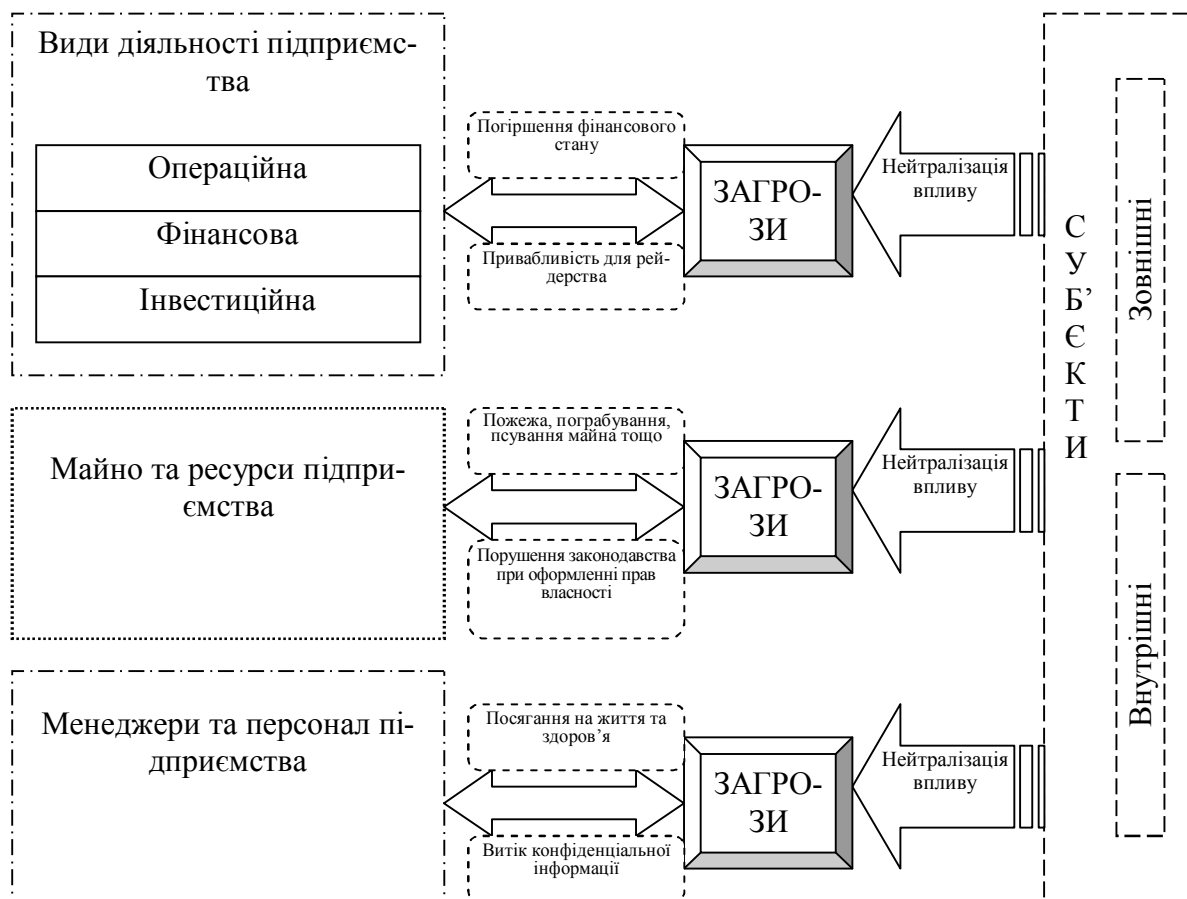


Рисунок 1.7 – Комплексний підхід до розуміння суперечливих зв'язків між елементами системи економічної безпеки підприємства і його загрозами

Тому з метою підвищення ефективності управління економічною безпекою підприємства пропонується узагальнена класифікація загроз, в якій систематизовано та відокремлено різні класифікаційні ознаки останніх, що, на відміну від існуючих, наглядно демонструє і виокремлює види, ознаки та типи загроз за допомогою детального розгляду сутнісних характеристик загроз ЕБП (рис. 1.8). Така класифікація є теоретичним підґрунтям управлінського процесу із забезпечення ЕБ, оскільки управління економічною безпекою підприємства значною мірою залежить від масштабу (розміру) суб'єкта господарювання, форми ведення господарської діяльності, обмеженості ресурсів тощо, а отже, основних ознак, які виокремлюються у наведеній класифікації.

Дослідження середовища, у якому функціонує підприємство є важливою складовою будь-якого управлінського процесу, у тому числі й процедури управління економічною безпекою підприємства.

ва, оскільки саме сукупність різноманітних чинників здійснюють вплив на підприємство та відбиваються на результатах діяльності суб'єкта господарювання.

На групи зовнішнього та внутрішнього впливу поділяється різноаспектна сукупність факторів, які впливають на стан підприємства та визначаються як зовнішнє і внутрішнє середовище. В економічній енциклопедії зустрічається таке визначення зовнішнього середовища організації: усі чинники, що здійснюють вплив на підприємство із оточуючого середовища є зовнішнім середовищем [155]. Зовнішнє середовище, на думку С. Ілляшенко, являє собою фактори, які не залежать безпосередньо від конкретного підприємства [47]. Таким чином, вважаємо, що зовнішнє оточення, маючи можливість негативно або позитивно впливати на досягнення мети суб'єкта господарювання, є факторами зовнішнього впливу..

Необхідно зазначити, що, розглядаючи вплив зовнішніх факторів на підприємство, більшість науковців подають власний перелік факторів зовнішнього середовища, який притаманний певному виду економічної діяльності або сфері виробництва. Авторами роботи [72] запропоновано розмежувати зовнішнє середовище таким чином: мікроекономічне (спільне) і макроекономічне (оперативне) .

Підкреслимо, що макроекономічне середовище – це зовнішнє середовище, котре має опосередкований характер впливу, а саме: характеризується масштабами глобальності і суттєвого безпосереднього впливу на діяльність підприємства не здійснює.

До групи факторів відносимо економіко-політичне становище країни, соціально-культурні чинники, міжнародне середовище, ступінь розвитку технологічного середовища, а еколого-природничі фактори і географічне середовище є об'єктом подальших досліджень науковців [67, 139].

Безпосередній вплив на підприємство здійснює мікроекономічне середовище та зазнає зворотного впливу з боку суб'єкта господарювання [72]. У такому середовищі М. Мескон [72] виділяє споживачів, постачальників, конкурентів, адміністративний ресурс, профспілки, нормативно-правову базу тощо.



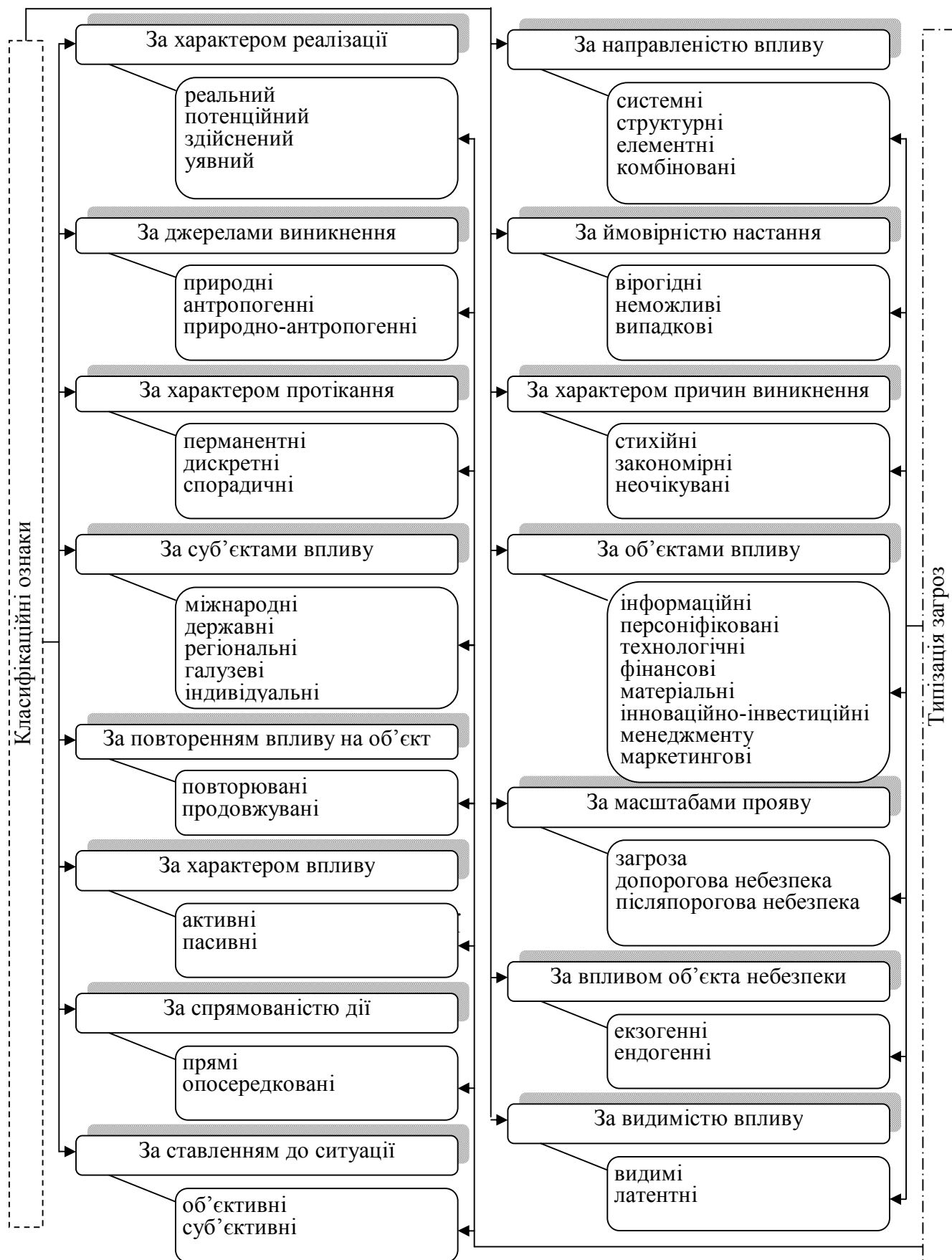


Рисунок 1.8 – Узагальнена класифікація загроз ЕБ  
(узагальнено за [8, 24, 51, 57, 149])

У вітчизняних наукових джерелах [67, 139, 148] зустрічаємо практично такий склад чинників, але окрім визначених додають й інформаційне забезпечення. Рациональним і зрозумілим під час структуризації мікроекономічного середовища, є врахування його значного безпосереднього впливу на стан функціонуючого підприємства і виокремлення таких груп: споживачі, постачальники ресурсів, конкуренти, посередники, нормативно-правова база, адміністративний ресурс, профспілки. Отже, використовуючи комплексний підхід, який передбачає розгляд об'єкту аналізу як цілісного і складного явища в сукупності чинників, що його обумовлюють, утворюючи комплекс, для забезпечення ефективного функціонування підприємства є дослідження й аналіз безлічі проблем різноманітного характеру в комплексі, у зв'язку з цим пропонується структурна модель впливу зовнішнього середовища на стан економічної безпеки АТП (рис. 1.9).

Необхідною основою забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств стає визначення та виокремлення факторів екзо- й ендогенного середовища. У такому контексті сукупність факторів впливу розглядається не як детальний перелік її елементарних частин, а як структурована система взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів [142].

Таким чином, ідентифікація потенційних загроз стає необхідною передумовою побудови і створення цілісної системи управління економічною безпекою підприємства. Підкреслимо, що у такому контексті сукупність факторів впливу розглядається не як детальний перелік її елементарних частин, а як структурована система взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів. Запропоновано підхід до визначення загроз, які притаманні функціональним складовим економічної безпеки підприємства, допоможе керівникам підприємств швидко зорієнтуватися у сукупності чинників, що збільшують рівень нестабільності й порушують умови сталого розвитку.

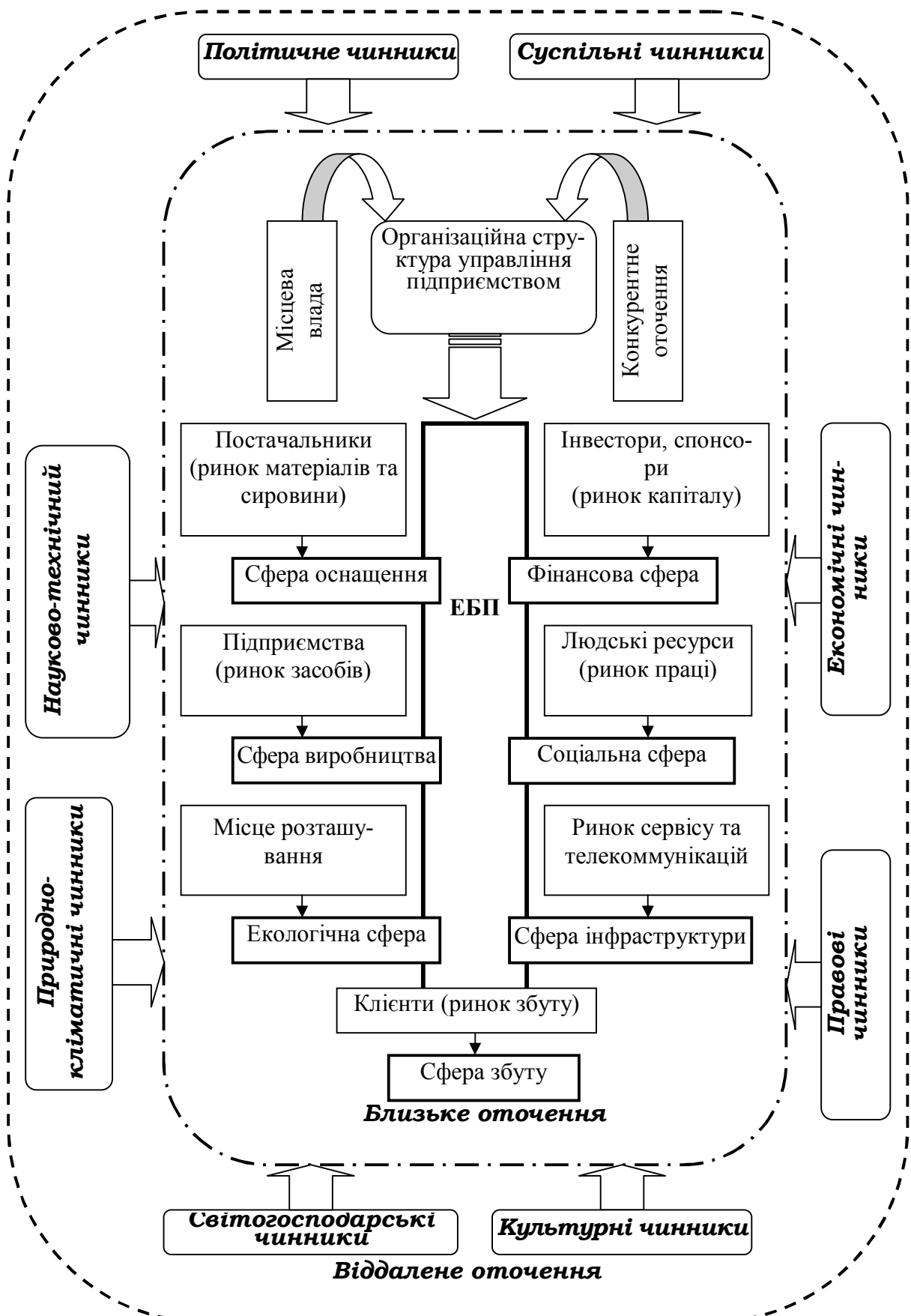


Рисунок 1.9 – Схема впливу зовнішнього середовища на стан економічної безпеки АТП

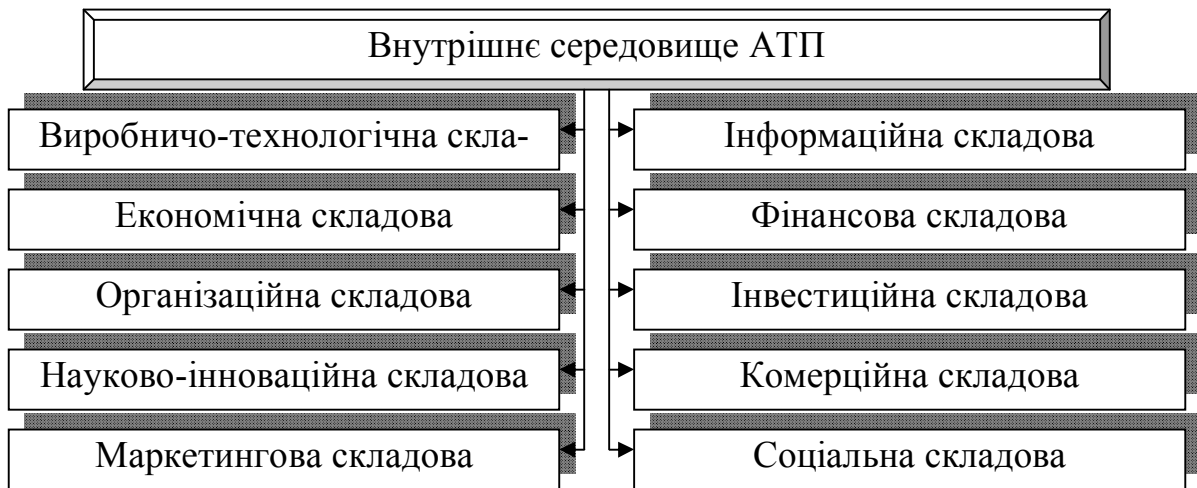


Рисунок 1.10 – Внутрішнє середовище підприємства (на прикладі АТП)

### 1.3 Теоретико-прикладні основи управління економічною безпекою АТП

Сьогодні Україна знаходиться на шляху створення ефективних ринкових механізмів господарювання. За таких умов особливо гострими питаннями для вітчизняних автотранспортних підприємств є конкурентоспроможність послуг й імідж підприємств на ринку транспортних послуг; коригування планів за мінімальних втрат будь-якого виду ресурсів; інвестиційне забезпечення виробництва; аналіз впливу внутрішніх і зовнішніх чинників господарювання; детермінація відхилень під час виконання стратегічних і тактичних планів, програм, підприємства тощо. У такій ситуації підвищуються вимоги до гнучкості системи управління АТП, і об'єктивним процесом є вдосконалення її методів на підґрунті забезпечення економічної безпеки підприємств у цілому. Оскільки наслідком неврахування особливостей управлінського процесу ЕБ може стати наслідком низької продуктивності, ефективності виробництва, втрати конкурентних переваг АТП тощо. Отже, об'єктивно й однією з позачергових постає задача з розробки системи управління економічною безпекою АТП.

Сьогодні теоретико-методологічні засади управління постійно розвиваються, оновлюється рекомендаціями, що є адаптованими до

сучасних умов розбудови економічних відносин, але у той же самий час потребують уточнення. Зазначимо, що взагалі від управління розуміють безперервний процес дії на керований об'єкт, направлений на досягнення поставлених цілей. Крім того, рівень досягнення мети визначає результативність управління в цілому й ефективність його інструментарія зокрема [3, 19].

На сучасному етапі розвитку теоретико-методичних засад управлінської діяльності важливим моментом є розкриття сутності поняття «управління», оскільки останнє доводить його багатоаспектність і складність як з теоретичних, так і прикладних позицій. Необхідно підкреслити, що досліджуване поняття розглядається з досить різноманітних точок зору, а саме: у статичній – як система [142, 162], сукупність методів і способів [26], апарат управління [25, 120, 141], та у динамічній – як сукупність функцій [3, 26, 142], процес [3, 26, 141, 162], цілеспрямований вплив [26, 147].

Проведені дослідження дозволили прийти до висновку, сучасна якісна модель управління на більшості вітчизняних підприємств повинна базуватися на основних принципах, а саме: системний підхід до управління; орієнтація бізнесу до управління «організаційною культурою» як системою цінностей персоналу підприємства; науковий підхід до формування й обґрунтування управлінських рішень; динамічність і варіативність використання технологій, методів й інструментарію управління підприємством; повнота і достовірність необхідної для прийняття управлінських рішень інформації; сприяння активізації інноваційного менеджменту; використання сценарного підходу до розробки окремих управлінських рішень; орієнтованість на стратегічні цілі розвитку підприємства (рис. 1.11).

За сучасних умов підприємство стикається з проблемою створення й управління системою економічної безпеки, оскільки на суб'єкт господарювання впливає велике розмаїття чинників, як позитивного, так і негативного характеру, вплив яких може істотно зменшити або у найгіршому випадку зруйнувати середовище, де існує підприємство.

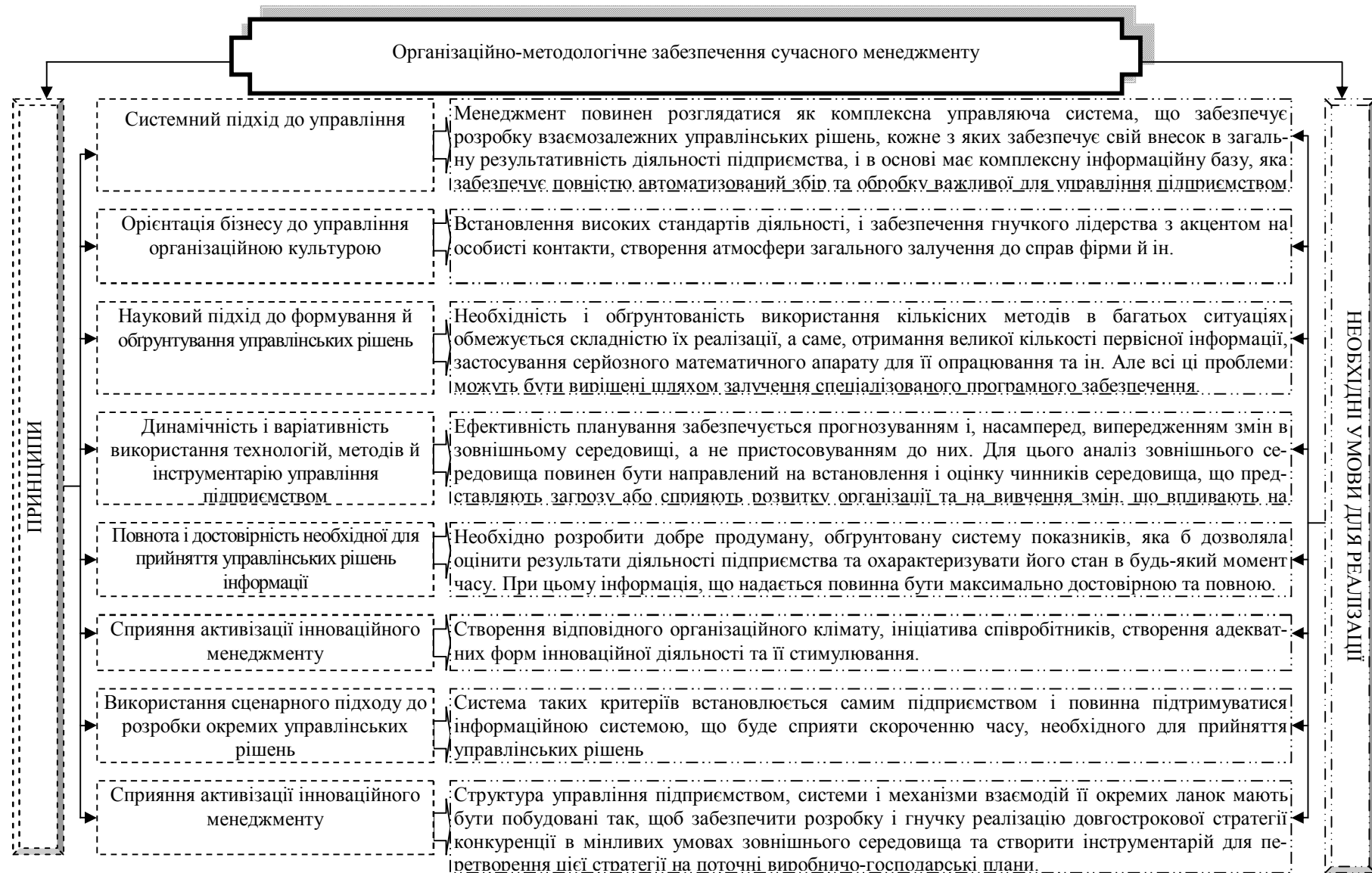


Рисунок 1.11 – Заходи щодо реалізації принципів, які забезпечують ефективність сучасного управління

Розуміючи, що економічна безпека АТП є досить неоднозначним і складним за своєю природою явищем, вважаємо доцільним виділити та розподіляти на функції управління економічною безпекою автотранспортних підприємств як керуючої системи і функції управління економічною безпекою як спеціалізованої системи управління, а саме: набір функцій управління як керуючої системи є стандартним для будь-якого виду управління, а склад функцій управління як спеціальної системи УЕБП визначається конкретними економічними інтересами суб'єкта господарювання, що потребують захисту (табл. 1.2).

Таблиця 1.2 – Розподіл функцій УЕБП

Основні функції управління економічною безпекою підприємства	Найменування функцій	Найменування функцій	Спеціальні функції управління системою управління економічною безпекою підприємства
	Планування заходів із забезпечення ЕБ	Управління фінансовою безпекою	
	Організація заходів із забезпечення ЕБ	Управління кадровою безпекою	
	Аналіз зовнішнього і внутрішнього середовища	Управління техніко-технологічною безпекою	
	Оцінювання рівня ЕБ	Управління політико-правовою безпекою	
	Розробка і стимулювання дієвої системи стимулювання реалізації прийняття рішень	Управління інноваційно-інвестиційною безпекою	
		Управління екологічною безпекою	
	Контроль та координація виконаних рішень	Управління інформаційною безпекою	

На підґрунті виваженого аналізу інструментарію управління приходимо умовиводу, що управління економічною безпекою АТП за умов появи інформаційних сигналів про небезпеку зниження ефективності функціонування підприємства, недосконалості методів планування, корегування, організації виробництва, невідповідності існуючих цілей підприємства й вимог зовнішнього середовища повинно включати у себе таку дієву підсистему інформаційно-аналітичного обслуговування, яка б була направлена на підвищення якості і результативності управління за рахунок розстановки пріоритетів. Тому вважаємо доцільним впровадити систему управління економічною безпекою підприємства, котра передбачає інтеграцію всіх функцій управління, забезпечує методичну й інструментальну базу для управління ЕБ АТП, що представлено у рис. 1.12.

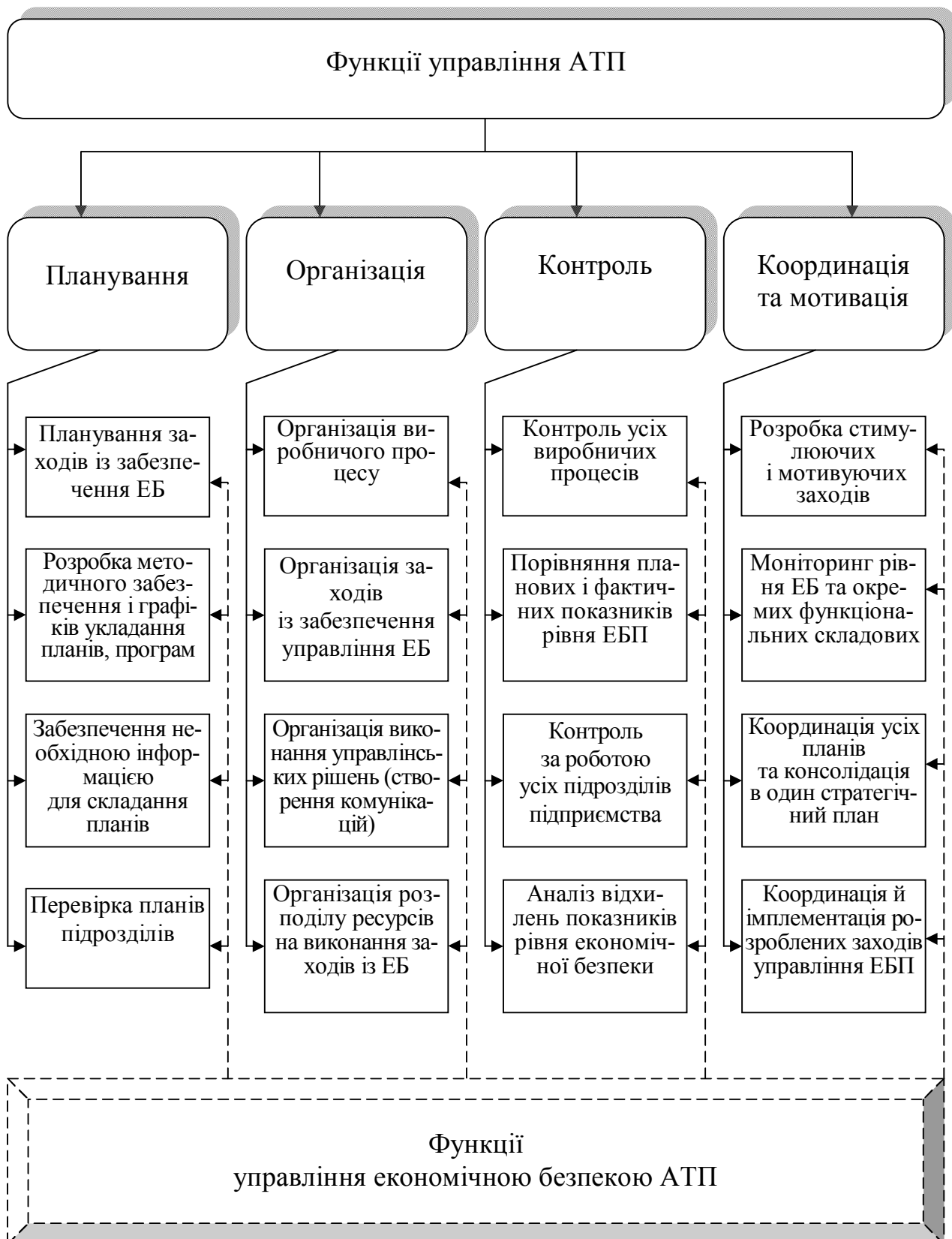


Рисунок 1.12 – Взаємозв’язок функцій управління економічною безпекою та управління АТП (узагальнено за [3, 8, 67, 121, 126])



Так, управлінський процес починається з планування, під час якого встановлюються показники результативності управління економічною безпекою АТП за певний період. Потім за результатами порівняння та аналізу інформації ідентифікується причини, потенційні наслідки і загрози відхилень між запланованими й отриманими результатами, корегуються помилки, розробляються комплекс корегуючих заходів з можливими альтернативними варіантами розвитку подій з урахуванням потенційного впливу всієї сукупності деструктивних явищ, що впливають на ЕБ. Велика безліч складних і багатоаспектних завдань, з якими стикається сучасні автотранспортні підприємства, потребує вирішення у контексті забезпечення й управління економічною безпекою суб'єкта господарювання. При чому ЕБП передбачає розгалуження, диверсифікацію і розширення структурних елементів, зв'язків і відношень його ресурсного простору, захищеність їх від внутрішніх та зовнішніх загроз, дія яких може значно скоротити або зруйнувати його середовище, уповільнювати або стримувати розвиток АТП, трансформувати шлях його руху до визначеної стратегічної мети.

До найбільш значущих і вадливих окреслених завдань управління ЕБ АТП відносимо такі: ідентифікація реальних та прогнозування потенційних загроз і небезпек; з'ясування способів їх попередження, послаблення або ліквідацію наслідків їх впливів; виявлення шляхів і засобів, необхідних для забезпечення безпеки підприємства; заснування власної відповідної служби безпеки підприємства або звернення та взаємодію із державними або приватними організаціями тощо.

Подальшим та необхідним є визначення структури і змісту системи УЕБ АТП. За такими ознаками як: система допускає розбивку на підсистеми, вивчати кожен з яких можна самостійно; система функціонує за умов суттєвої невизначеності і впливу середовища на неї, обумовлює випадковий характер зміни її показників; система обирає цілеспрямований вибір своєї поведінки – визначаємо систему управління економічною безпекою складною, тобто такою, що складається із значної множини взаємопов'язаних, взаємодоповнюючих та взаємодіючих між собою елементів, кожен з яких може бути представлений у вигляді системи (підсистеми). Вираженням поєднання та узгодженості підсистем у їх взаємодії проявляється повнота система, яка націлена на досягнення кінцевого результату. Метою повної сис-

теми визначається її призначення, для здобуття якого виокремлюються й організовуються всі підсистеми останньої, особливості і зв'язки. Призначенням системи управління ЕБ АТП є формування певних управлінських впливів на економічну безпеку автотранспортного підприємства за допомогою певного інструментарію управління і зворотного зв'язку для досягнення високого рівня економічної безпеки.

Використовуючи системний і кібернетичний підхід, зобразимо систему управління економічною безпекою АТП у вигляді, по-перше, сукупності керуючої і керованої підсистем, розуміючи існування доведеної тези стосовно наявності декомпонованості на базові елементи більшості систем для зниження невизначеності складної системи і формування вимог до останньої. По-друге, у вигляді дворівневої ієрархічної системи, якій притаманні такі властивості: вертикальна декомпозиція або багаторівнева ієрархія, пріоритетність дій верхній рівнів перед нижніми, залежність рішень, що приймаються на верхніх рівнях, від результатів, одержаних на нижніх рівнях, а отже, наявність обернених зв'язків у системі. По-третє, зображення системи управління обов'язково включає контури управління економічною безпекою АТП у розрізі її функціональних складових. Під контуром управління пропонується розуміти замкнуту сукупність елементів системи управління, а в контурі управління кожний елемент системи впливає на наступний та отримує, у свою чергу, вплив від попереднього [115].

Необхідно підкреслити, що кількість управляючих контурів ідентифікується спектром задач управління в системі, яка визначається і досліджується, а зв'язки між контурами відбивають взаємозв'язки процесів управління. Крім того, кожен контур зображується певною низкою компонентів, функціонування яких пов'язане із реалізацією алгоритму розв'язку задачі управління одним із аспектів керованої системи.

Наявність у ієрархічних систем таких переваг, як: взаємодія між підсистемами на основі прямих і обернених зв'язків, що реалізуються у горизонтальному і вертикальному напрямках; можливість стиснутого подання інформації про результати управління, що надходять каналами оберненого зв'язку; свобода локальних дій у рамках накладених обмежень; можливість доцільного сполучення локальних критеріїв функціонування окремих підсистем і глобального критерію оптимальності системи в цілому – доводять обґрунто-

ваність і доцільність представлення систему управління економічною безпекою у вигляді ієрархічної на основі використання наукового підходу Л. А. Пономаренка [115], який детально зобразив типову ієрархічну модель управління. Отже, дворівнева система управління економічною безпекою утворена  $(n+2)$ -ма основними підсистемами: (1) розміщено на верхньому рівні управляючою підсистемою (координатором)  $C_0$ , який генерує координуючі сигнали  $\gamma_i$  ( $i = 1, \dots, n$ ), адресовані (2)  $n$  нижче розміщеним управляючим підсистемам  $C_1$  ( $i = 1, \dots, n$ ), які виробляють сигнали зворотного зв'язку  $\omega_i$  ( $i = 1, \dots, n$ ), що надходять на вхід координатора, а також управляючі впливи  $m_i$ , призначені для управління (3) процесом  $P$ , зв'язок якого із зовнішнім середовищем здійснюється через вхід  $X$  та вихід  $Y$ , а обмін інформацією щодо результатів діяльності відбувається каналами оберненого зв'язку  $z_i$  (рис. 1.14).

За запропонованим підходом у системі управління економічною безпекою у ролі управляючої (керуючої) підсистеми (координатора)  $C_0$  виступає підсистема управління економічною безпекою АТП, що передбачає загальне управління економічною безпекою. Другий рівень керуючої системи підсистем управління певними функціональними складовими економічної безпеки, що виокремлюються за певними ознаками та характеризують сукупність основних напрямків економічної безпеки АТП (фінанси, завантаженість потужностей, кадри тощо). В якості об'єкту управління (керованої системи) виступає сама економічна безпека, яка, в свою чергу, декомпонована на сім підсистем різних функціональних складових економічної безпеки АТП (фінансова, техніко-технологічна, кадрова, політико-правова, екологічна, інформаційна, інноваційно-інвестиційна).

Отже, для більш чіткого розуміння та спрощення механізму управління і координації доцільним є виокремлення підсистеми управління окремих функціональних складових економічної безпеки за умови, що виділені підсистеми є взаємопов'язаними і функціонування однієї підсистеми істотно впливає на реалізацію подальшої.

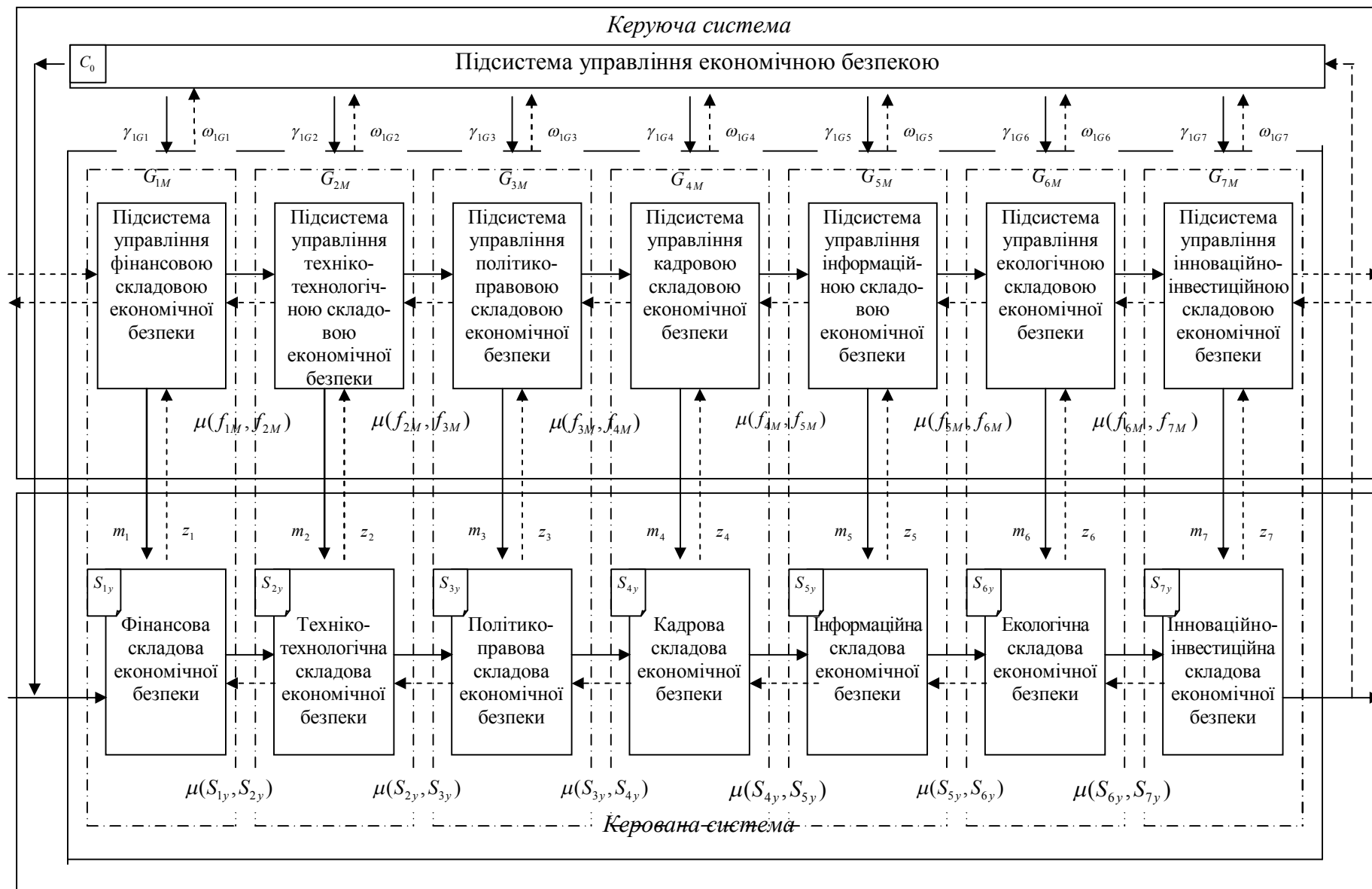


Рисунок 1.14 – Структурна модель системи управління економічною безпекою АТП

Погоджуємось із авторами [60, 61], які досить детально та поетапно зображують сутність і особливості основних взаємозв'язків та процесів, які існують у таких системах управління, тому вважаємо доцільним підкреслити, що залежно від окремої функціональної складової залежить певна задача управління ЕБ АТП, для якої задається чіткий алгоритм або набір таких алгоритмів її розв'язку, кожен з котрих інтегрує в собі взаємопов'язану множину функцій менеджменту. Крім того, для взаємозв'язку певної підсистеми управління економічною безпекою АТП та відповідних контурів управління також є характерною вертикальна взаємодія. Так, кожна керуюча підсистема  $C_i$  здійснює відповідний управлінський вплив на підсистему управління певної функціональної складової в контурах управління  $G_{iM}$ , а в кожному контурі у вигляді зворотного зв'язку  $\omega_{iGj}$  інформація про результати управління поступає в підсистему  $C_i$ . У контурах управління між функціями управління  $f_{iM}$  відбувається горизонтальна взаємодія підсистем. Управлінські сигнали двох видів у вигляді вертикальної взаємодії існують в контурах управління, а саме: координуючі  $m_i$  (управлінські впливи) та інформаційні  $z_i$  (сигнали зворотного зв'язку).

Виокремлюючи цикли управління, тобто «сукупність функцій управління, що виконуються в системі при зміні середовища» [4, с. 11], на підґрунті представленої структури визначимо зміст системи управління економічною безпекою АТП. Беручи до уваги те, що запропонована система управління є ієрархічною, вважаємо виділити розширений й елементарний цикл керуючої підсистеми, при чому елементарний цикл завжди виступає оперативним відносно розширеного.

Під функцією управління розуміємо відособлений напрям роботи, який є певною характеристикою того, що робить і повинна робити управляюча система. Загальними є такі функції, які є важливою частиною управлінського циклу, направлена на кожний об'єкт управління і визначає функціональний розподіл і спеціалізацію управлінської праці, а саме: планування, організація, координація, мотивація, контроль. З'єднуючись з певним об'єктом управління, загальна функція перетворюється в конкретну, які, у свою чергу, поділяються на спеціальні, що направлені на досягнення од-

нієї або декількох цілей об'єкту управління з метою підвищення оперативності управління.

До основних функцій управління в системному аналізі відносять [4]:

- функції прийняття рішень ( $\{f_c\}$ ) – функції перетворення змісту інформації, зміст яких полягає в створенні інформації під час аналізу, планування й оперативного управління та виробленні інформаційних впливів із утримання у відповідному стані або переведенні системи у новий стан;

- рутинні функції обробки інформації ( $\{f_p\}$ ) – функції управління, які охоплюють облік, контроль, збереження, пошук інформації тощо;

- функції обміну інформацією ( $\{f_o\}$ ) – функції управління, які пов'язані із доведенням вироблених впливів до об'єкту управління.

Розмежуючи головні характеристики й особливості системи управління економічною безпекою АТП, подальшим етапом декомпозиції функції управління стає їх компонування у три основні блоки, а саме: вирішальний (D), який охоплює функції аналізу і планування; перетворювальний (R), що включає функції організації, мотивації і регулювання; інформаційно-контрольний (J), який займається збором, обробкою інформації й здійснює управлінський контроль [60]. Важливим у розширеному циклі також є виокремлення блоку поліпшення економічної безпеки (ESI) через те, що управління ЕБ АТП охоплює не тільки забезпечення власне управління визначеною категорією, але й організацію робіт із удосконалення та поліпшення останньої. У розширеному й елементарному циклах систематизація управлінських функцій є однаковою, але їх зміст різний. Так, інформація щодо напрямів розвитку, вимог та впливу зовнішнього середовища надходить від системи загального менеджменту підприємства, а інформація щодо місії та основних цілей діяльності АТП та їх досягнення – від системи стратегічного управління підприємством.

Враховуючи отриману інформацію, формулюються цілі управління економічною безпекою АТП у межах вирішального блоку. Підкреслимо, що головною метою управління економічною безпекою підприємства є гарантування стабільного і максимально ефективного функціонування суб'єкта господарювання тепер та високий потенціал розвитку в майбутньому. На підґрунті визначених

цілей управління економічною безпекою підприємства ідентифікуються основні задачі та приймаються рішення щодо планування ресурсів для забезпечення їх реалізації. Реалізація функції аналізу, зміст якої полягає в аналізі зовнішнього середовища, діагностиці внутрішнього середовища АТП, виявленні відхилень запланованих і фактичних показників та їх причин, обґрунтуванні управлінських рішень для усунення останніх, у вирішальному блоці представлена у вигляді зворотного зв'язку від інформаційно-контрольного блоку.

У розширеному циклі в інформаційно-контрольному блоці здійснюється оцінювання рівня економічної безпеки, виявлення основних функціональних складових останньої, контроль за дотриманням цілей управління ЕБ, виокремлюються основні загрози та заходи щодо їх мінімізації. На рис. 1.14 представлено зміст системи управління економічною безпекою АТП, яка функціонує таким чином. Інформація, яка надходить до керуючої підсистеми на рівень розширеного циклу може бути двох видів.

Варто наголосити, що елементарний цикл є тільки рекомендованим, необов'язковим для імплементації, оскільки його використання є необхідним для філій, окремих дочірніх компаній, які розташовані у різних містах (населених пунктах, регіонах тощо). На основі систематизованої інформації щодо управління економічною безпекою АТП, яка надходить до блоку поліпшення ЕБ, створюються відповідні бази даних.

Потім ґрунтуючись на інформації, що надійшла із вирішального блоку та блок поліпшення, реалізуються функції організації, координації і мотивації. Під організацією заходів із економічної безпеки АТП передбачається розподіл обов'язків, зобов'язань та відповідальності за їх дотриманням між усіма учасниками процесу управління ЕБ. Узгодженість цілей функціонування управлінського процесу досягається шляхом реалізації функції координації.

Створюючи певні системи спеціальних матеріальних і моральних стимулів, для спонукання працівників АТП з метою підвищення якості й ефективності організації робіт із забезпечення максимальної ефективності функціонування АТП та забезпечення необхідного рівня ЕБ реалізується функція мотивації.

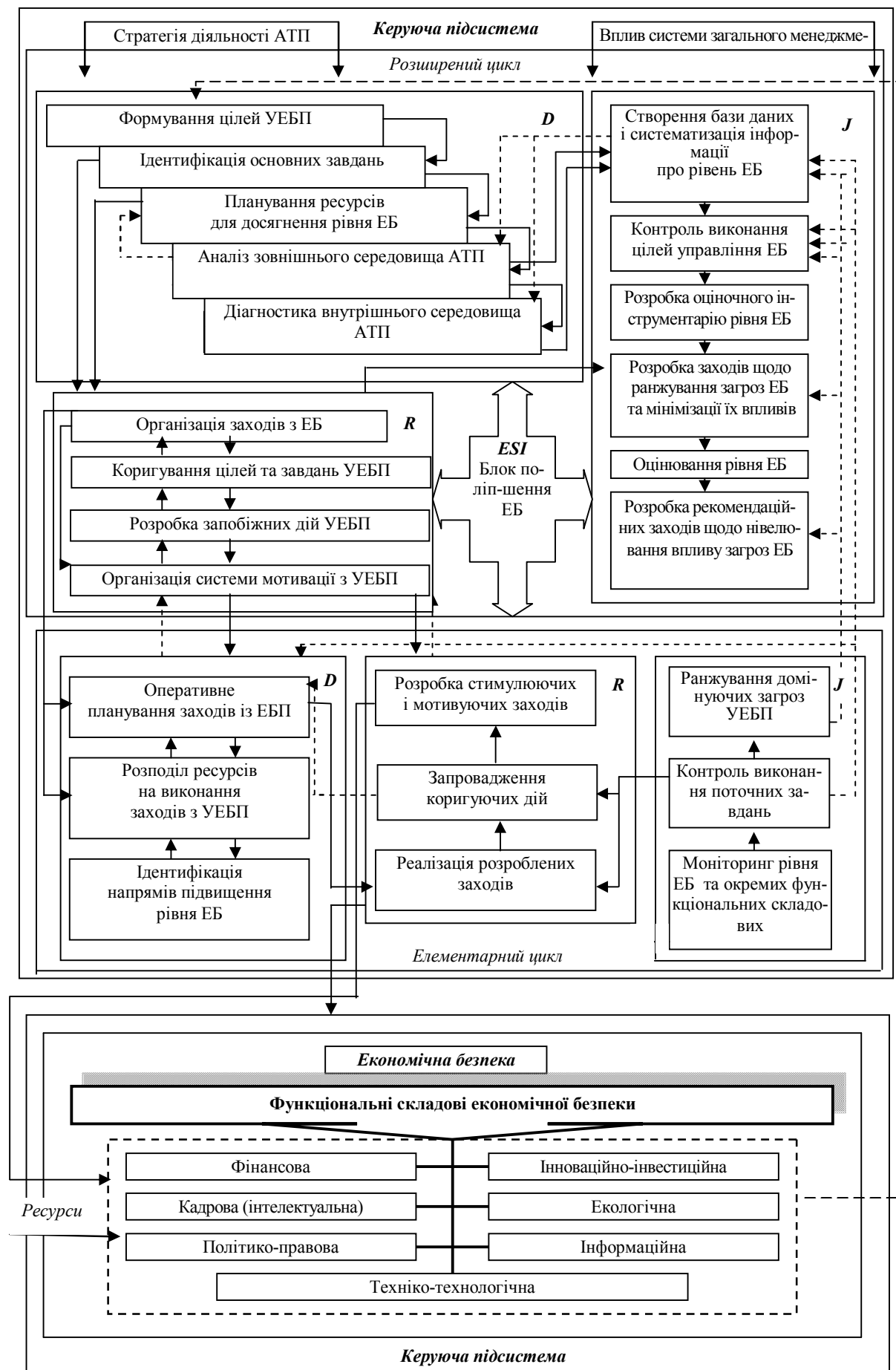


Рисунок 1.14 – Система управління економічною безпекою АТП



Запобіжні заходи, які розробляються у перетворювальному блоці, створюють можливість усунути причини потенційних невідповідностей з метою запобігання їх виникнення. До елементарного блоку потрапляють управлінські рішення, які були прийняті у перетворювальному блоці розширеного циклу.

Першим шагом у вирішальному блоці елементарного блоку стає здійснення оперативного планування управління економічною безпекою та напрямів його поліпшення. Забезпечуючи функціонування заходів із забезпечення ЕБ АТП у рамках встановлених планів, оперативне планування включає внесення певних змін у структуру ресурсів на виконання заходів із забезпечення економічної безпеки. До перетворювального блоку передається дана інформація у вигляді конкретних завдань, здійснення яких стає можливим на основі управлінських впливів перетворювального блоку розширеного циклу та вирішального блоку елементарного блоку. У свою чергу, ідентифікація напрямів підвищення рівня економічної безпеки реалізується шляхом розробки певних корегуючих заходів та управлінських дій, доцільність яких базується на даних, що надходить із інформаційно-контрольного блоку елементарного циклу. В останньому збирається інформація щодо функціонування АТП та реалізації заходів із забезпечення економічної безпеки, визначення невідповідностей й аналіз відхилень між фактичними і запланованими показниками. Саме тому об'єктивним кроком стає запровадження безперервного моніторингу для вимірювання рівня ЕБ та рівня домінуючих загроз, а також проводити аналіз причин виникнення встановлених невідповідностей та відхилень за показниками.

Націлюючись на запобігання повторення виявлення таких розбіжностей, розробляються коригуючі дії в перетворювальному блоці елементарного циклу. Потім інформація у вигляді зворотного зв'язку з інформаційно-контрольного блоку елементарного циклу передається до вирішального блоку, де ідентифікуються основні напрями поліпшення економічної безпеки, що, в свою чергу, потрапляє до відповідного блоку, а також до блоку контролю виконання процесів розширеного циклу, де їх оцінюють з метою подальшого аналізу функціонування АТП та забезпечення його економічної безпеки. На підґрунті використання системно-кібернетичного підходу розроблено систему управління економічної безпеки АТП, яка являє собою дворівневу ієрархічну структуру, на відміну від іє-

нуючих, виокремлює контури управління економічною безпекою й їх взаємозв'язок. Представлено обґрунтування змісту системи управління економічної безпеки АТП через призму ідентифікації основних управлінських функцій.

#### 1.4 Аналіз методичного інструментарію оцінювання економічної безпеки підприємства

На сьогоднішній день зустрічається широкий арсенал методів і методик дослідження й оцінювання різноманітних складних, багатоаспектних та неоднозначних економічних явищ, винятком не є й економічна безпека підприємства. Беручи до уваги, що поняття «економічна безпека підприємства» є об'єктом постійного аналізу й диспуту у наукових і практичних колах, оскільки в умовах поступової еволюції суспільства існує постійний розвиток у контексті поглиблення знань економічних законів, приходимо умовиводу, що система оцінювання рівня економічної безпеки підприємств, зокрема: автотранспортних, повинна вдосконалюватись на підґрунті об'єктивного прогресу економічної науки та впливу великого спектру загроз ЕБ у своїх проявах, формах і видах мають досить значний спектр модифікацій. Тому вважаємо доцільним наголосити, що вибір найбільш раціонального, а отже, оптимального методу вирішення проблеми повинен мати прогностичний характер, та, відповідно, доходимо висновку щодо циклічності, безперервності, постійній оновлюваності і необхідному вдосконаленні управління економічної безпеки підприємств.

З метою підвищення ефективності управління суб'єктів господарювання в умовах збільшення кількості деструктивних явищ було виділено основні особливості і специфіку застосування методів оцінювання рівня економічної безпеки підприємства на різних рівнях ієрархії управління економікою (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Особливості застосування методів оцінювання рівня економічної безпеки підприємства на різних рівнях ієрархії управління економікою

Найменування методів дослідження	Рівень застосування	Зміст та характеристика методу
Моніторинг соціально-економічних показників	На мезорівні	Оцінювання показників розвитку підприємництва за регіонами країни й у територіально-галузевому аспекті
	На мікрорівні	Аналіз обсягів господарської діяльності підприємництва, її ефективності, зокрема з огляду рівня задоволення рівня попиту споживачів
Теоретико-ігрові методи	На мезорівні	Прогнозування в ігровій формі багатосторонніх і різнохарактерних заходів органів влади з метою забезпечення розвитку підприємництва у регіоні і належного рівня його ЕБ
	На мікрорівні	Визначення наслідків варіантів розвитку підприємства у непередбачуваному і мінливому зовнішньому середовищі і використання ним ресурсного забезпечення на його життєздатність і ефективність функціонування
Методи аналізу й обробки сценаріїв	На мезорівні	Моделювання впливу рішень впливу місцевих органів державного управління на розвиток підприємництва регіону і зміцнення його ЕБ
	На мікрорівні	Обґрунтування оптимального співвідношення ресурсного забезпечення і потенціалу для досягнення належної життєздатності і фінансової стійкості підприємства
Методи експертної оцінки	На мезорівні	Ранжування регіонів за рівнем сприятливості середовища для ведення підприємницької діяльності; оцінювання якісних характеристик ЕБ бізнесу
	На мікрорівні	Визначення вагомості функціональних складових; експертне оцінювання конкурентних позицій, життєздатності
Методи оптимізації	На мезорівні	Моделювання найбільш оптимального і раціонального рішення органів влади щодо галузево-територіального розвитку бізнесу з метою забезпечення його економічної безпеки
	На мікрорівні	Обґрунтування оптимального співвідношення ресурсного забезпечення і потенціалу для максимізації прибутку, обсягів господарської діяльності, мінімізації витрат тощо

Найменування методів дослідження	Рівень застосування	Зміст та характеристика методу
Методи багатовимірного статистичного аналізу	На мезорівні	Групування регіонів країни і галузей (секторів економіки), окремих територій за рівнем економічної безпеки бізнесу
	На мікрорівні	Визначення залежності між показниками функціонування підприємства і рівнем його економічної безпеки, прогнозування тенденцій розвитку вагомих показників функціонування підприємства
Теорії штучних нейронних мереж	На мезорівні	Моделювання складних залежностей економічної безпеки бізнесу і ресурсного потенціалу регіону тощо
	На мікрорівні	Виявлення складних нелінійних залежностей ЕБП і показників зовнішнього середовища його функціонування

На наш погляд, під час процесу оцінювання рівня економічної безпеки підприємства доцільним є застосування симбіозу класичних і сучасних методів, а саме: логіко-структурного моделювання, стратегічного аналізу і прогнозування, евристичного і ситуаційного, компаративного політичного й економічного аналізу – хоча зазначені методи є доповненням до базових, зазначених вище, на кшталт: результати методів експертних оцінювань, багатовимірних статистичних досліджень узагальнюють методи логіко-структурного моделювання, стратегічного аналізу і прогнозування.

Складним і багатоаспектним є завдання оцінювання економічної безпеки підприємства, оскільки своєчасне впровадження заходів щодо негативних проявів небезпеки і загроз, які націлені на забезпечення захисту інтересів суб'єкта господарювання і всього його колективу, збереження стабільної і прибуткової роботи є важливою передумовою функціонування підприємства у довготривалій перспективі.

Грунтуючись на загальних засадах теорії управління і дослідивши наукові джерела, було проведено узагальнення сучасних наукових підходів до оцінювання економічної безпеки АТП, що дозволило виокремити існуючу базу фундаментальних досліджень щодо оцінювання визначеної економічної категорії, але вони, нажаль, не дають повної, комплексної характеристики ЕБП. Так,

Л.П. Левицька й І.І. Дроздова запропонували ґрунтовний підхід ідентифікації рівня ЕБП, у тому числі й автотранспортних. Хоча науковцями видвинуто тезу щодо необхідності створення системи моніторингу, обґрунтовування і встановлення порогових значень індикаторів безпеки [62]. Авторами підходу пропонується чотири (нормальний, передкризовий, кризовий і критичний) стани економічної безпеки підприємств. Так, індикатори рівня економічної безпеки знаходяться в межах порогових значень при нормальному стані, а використання існуючого потенціалу знаходиться у межах технічно обґрунтованих нормативів. На думку науковців, свідченням передкризового стану економічної безпеки є відхилення від порогових значень хоча б одного з індикаторів ЕБП. За межами порогових значень знаходиться переважна множина основних індикаторів економічної безпеки, коли спостерігається кризовий стан. Всі (або майже всі) порогові значення індикаторів рівня економічної безпеки характеризують критичний стан.

Досліджуючи економічну безпеку підприємства, автори роботи [38] пропонують оцінювати рівень економічної безпеки підприємств, у тому числі й автотранспортних, з огляду на фінансовий стан суб'єкта господарювання. Таку сучасну методику визначено у Наказі Міністерства фінансів України за № 49/121 «Про затвердження Положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації» від 26.01.2001 р. [1]. Доцільним для комплексного оцінювання економічної безпеки підприємства проводити такий аналіз сукупності показників, які відображають наявність, розміщення і використання ресурсів підприємства, реальні і потенційні фінансові можливості.

Такий відомий метод, як індикаторний метод визначення рівня економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту, зустрічається у роботах О. Барановського і В. Тамбовцева [9]. За запропонованим підходом рівень економічної безпеки визначається дуже точно, що й є його головною перевагою, до недоліків відносимо складність ідентифікації головних показників ЕБ, які враховують всі особливості діяльності суб'єкта господарювання, а також швидко змінювані процеси в зовнішньому і внутрішньому середовищі.

Для оцінювання рівня економічної безпеки підприємства у роботі [53] пропонується використовувати функціональну залежність, яка оснований на локальних функціях залежності рівня економічної

безпеки АТП від відповідальних показників діяльності підприємства і коефіцієнтах, що відображають значущість кожного показника. Проте, недоробком такої методики полягають у тому, що немає обґрунтованих рекомендацій щодо формування системи оціночних показників і видів локальних функцій тощо.

Ґрунтовний підхід, який пропонується у науковій праці [39] С. Покропивного, засновано на розрахунку інтегрального показника рівня економічної безпеки. Розрахунок значень окремих функціональних складників проводиться на основі співвідношення можливої величини збитку підприємства і суми витрат на реалізацію заходів, пов'язаних з його попередженням. Значним недоліком такої методики є те, що запропонований критерій може бути використано за умови наявності кількісних оцінок збитку, пов'язаного із впливом загроз, а також величини витрат, необхідних для його усунення, а також необґрунтованим розподілом пріоритетів функціональних складників, що характеризують рівень економічної безпеки підприємства. Крім того, абсолютно не врахована специфіка діяльності суб'єкта господарювання у галузевому аспекті.

Вельми цікавий і обґрунтований методичний підхід висуває С. Ільяшенко, який пропонує оцінювати економічну безпеку підприємств, у тому числі й автотранспортних, на підґрунті аналізу його фінансової стійкості, що визначається за достатньою кількістю власних і позичених оборотних коштів для здійснення виробничо-господарської діяльності [47]. В якості індикаторів рівня економічної безпеки, які потрібно використовувати для розрахунків, запропоновано використовувати надлишок або нестача власних оборотних коштів, а також довго-, середньо- і короткострокові кредити і позики. Останні характеризують п'ять рівнів фінансової безпеки, а саме: абсолютний рівень для функціонування підприємства достатньо власних оборотних коштів; нормальний – для суб'єкту господарювання, який має достатньо власних джерел формування запасів і покриття витрат; хиткий рівень економічної безпеки зустрічаються у підприємства, котре має недостатньо власних коштів і залучає середньо- і довгострокові позики і кредити; критичний – для підприємства, коли залучаються короткострокові кредити; кризовий рівень – підприємства не можуть забезпечити фінансування діяльності ні власними, ні залученими коштами. До основних недоліків такого методичного підходу відносимо: по-перше, відсутня градація значень інтеграль-

ного показника; по-друге, складність аналізу через одно направлений характер показників (мова йде про показники фінансові стійкості суб'єкта господарювання), хоча застосування на АТП є досить доцільним, вивчаючи фінансову складову ЕБ.

Деякі науковці, серед яких Е. Бухвальд, Н. Гловацька, З. Лазаренко, С. Ніколаюк, Д. Никифорчук, пов'язують ЕБ з категорією ризику. Крім того, підвищення ефективності управління підприємством, наголошують дослідники, стає можливим за такого симбіозу, особливо у випадках, коли спостерігається децентралізація управління економікою та суспільства замість адміністративно-командного господарювання [18, 101]. За концепцією ризику до стратегії забезпечення економічної безпеки входять оцінка ризику й управління ризиком. Оцінка ризику має експертний характер. Але недоліком цього підходу є той факт, що ризик-менеджмент на українських АТП практично не використовується, оскільки він є досить витратним, тому заходи, які передбачають процес забезпечення економічної безпеки підприємств є практично не можливим.

Грунтовний метод скаляризації для оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств пропонують застосувати В.Г. Сліпченко і С.В. Блідун [125]. Сутність такого підходу полягає у визначенні інтегральної бальної оцінки рівня економічної безпеки на підставі порівняння бальних оцінок, при чому визначення рівня економічної безпеки виконується у декілька етапів: визначення індикаторів економічної безпеки за кожною складовою; визначення нормалізованих і бальних оцінок за індикаторами; визначення оцінки стану індикаторного блоку; оцінка стану складових.

Бальні оцінки пропонують використовувати такі науковці, як Ф. Євдокімов, О. Мізіна, О. Бородіна, для здійснення експрес-оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств. Основою такого підходу є розрахунок граничних значень показників і складання їх рейтингу. У разі, якщо значення показника є вищим за нормативне, то його відносять до першого класу; нижче від нормативного, хоча вище за критичне – до другого; нижче за критичний – до третього [38]. До переваг такої методики відносимо те, що отримання інтегральної оцінки рівня безпеки можливе при застосуванні у розрахунків усієї сукупності показників або відібрані ті, які для дослідження становлять найбільший інтерес. Ідентифіка-

ція рейтингу показника корегується залежно від мети і важливості індикатора для обраного аспекту дослідження.

З позиції теорії катастроф пропонує підійти Д. Самсонов до оцінки економічної безпеки на підприємствах автомобільного транспорту [123]. За запропонованою методикою, ідентифікується значення так званого «критичного порогу» для окремого показника економічної безпеки. Потім передбачається проведення подальших спостережень за змінами показників та вірогідності їх потрапляння в критичну зону, тобто настання «катастрофи». Хоча ідентифікація самого «критичного порогу» або порогових значень аналізованих показників ЕБ є подальшою перепорою та проблемою у дослідженні.

Науковці А.В. Козаченко, В.П. Пономарева й А.Н. Ляшенко вважають, що в зоні «економічна безпека» підприємство знаходиться, якщо виробничо-господарська діяльність останнього є прибутковою [54, 55].

Критерієм, який запропонований науковцями для розрахунку рівня економічної безпеки підприємства, є співвідношення величини бруто-інвестицій підприємства і величини ресурсів, необхідних для інвестиційної підтримки умов, що забезпечують ЕБП [55]. Враховуючи те, що джерелом забезпечення ЕБП є прибуток, отриманий під час взаємодії суб'єкта господарювання з суб'єктами зовнішнього середовища, науковці наголошують, чим вищим є розрахований показник до одиниці, тим вищим є рівень економічної безпеки. Розрахунок кількісного й якісного показника включає така оцінка, крім того відокремлює такі рівні як підтримання, мінімальний, дуже низький, низький, середній, високий і дуже високий. Запропоновану методику вважаємо досить обґрунтованою, хоча щодо прибутковості і доцільності підприємства необхідно зазначити, що такі критерії не завжди включають безпечність діяльності підприємства в контексті обмеженості потенційного впливу на суб'єкт і неповноти такої характеристики. При чому до недоліку також можна віднести, що такий підхід є статичним, оскільки не враховано ймовірність настання загроз фінансової стійкості й економічній безпеці взагалі у довгостроковій перспективі.

З огляду на періодичний аналіз широкого спектру різноманітних чинників, що впливають на рівень економічної безпеки автотранспортного підприємства й перманентного моніторингу досить незначної кількості ключових параметрів у короткостроковому пе-



ріоді, що визначають захищеність суб'єкта господарювання, пропонує оцінювати ЕПБ С. Міщенко. На його думку, інтегральний показник економічної безпеки суб'єкта господарювання варто розраховувати з точки зору ринкової вартості й економічної захищеності капіталу підприємства [35]. На наш погляд, відсутність конкретних рекомендацій щодо існуючих загроз економічної безпеки чи таких небезпек, з якими стикатиметься АТП у майбутньому, є основним недоліком такої методики. Необхідно зазначити, намагаючись досягти та забезпечити стабільне й ефективне функціонування підприємства сьогодні й у майбутньому, цільова спрямованість системи управління економічною безпекою підприємства полягає у формуванні адаптивних реакцій на дію загроз в усіх напрямках життєдіяльності суб'єкта господарювання.

Таким чином, проведене дослідження дало змогу дійти таких висновків. По-перше, методичний інструментарій до оцінювання економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту повинен розкривати наявний рівень останньої, ймовірність настання небажаних загроз, що можуть спричинити негативні зміни у життєдіяльності суб'єкта господарювання. По-друге, перелік критеріїв, показників, а також конкретні числові порогові значення повинні бути включені до методичного забезпечення щодо оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств. По-третє, досягнення високого рівня економічної безпеки можливе у тому випадку, коли показники функціональних складників знаходяться в допустимих межах значень. По-четверте, процес оцінки рівня економічної безпеки АТП повинен передбачати симбіозу класичних і сучасних методів, а саме: моніторинг соціально-економічних показників, експертної оцінки і багатомірного статистичного аналізу – для забезпечення більш детального і глибинного дослідження означеної проблеми та надання рекомендацій для ефективного господарювання підприємств.

## **2 ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

2.1 Динаміка розвитку ринку перевезень України автомобільним транспортом: аналіз і виявлення основних загроз економічної безпеки

Необхідною й об'єктивно невід'ємною умовою функціонування економіки України є стабільна робота усіх видів транспорту. Хоча сьогодні до суттєвого погіршення економічної безпеки транспорту призвела значна множина несприятливих факторів, зокрема: різка зміна форм власності у зв'язку з поспішним проведенням не завжди обґрунтованої приватизації на транспорті при фактичній відсутності державного регулювання економічних процесів, збільшення податкового навантаження, граничним зносом основних виробничих фондів, погіршенням соціальних умов робітників транспорту тощо. За такої ситуації постає проблема економічної безпеки вітчизняної транспортної системи, оскільки від її стану в більшості залежить ефективність функціонування усієї економіки.

Важливим етапом дослідження рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств України стає ідентифікація процесу формування заборгованостей, визначення рівня рентабельності тощо. Результати операційної діяльності вітчизняних підприємств різко впали у 2013 році у порівнянні із 2012 роком на 37638,2 млн. грн. або 34,6 %, у порівнянні із 2011 роком впали приблизно на 77834,2 млн. грн. або 71,6 % (табл. 2.1). Це вказує на нестабільне функціонування суб'єктів господарювання, збільшення кількості деструктивних і дестабілізуючих явищ, а отже, на порушення рівня економічної безпеки суб'єктів господарювання України, підтвердженням чого є від'ємна тенденція рентабельності операційної діяльності, яка є одним із важливих індикаторів функціонування будь-якого підприємства.

Таблиця 2.1 – Результати від операційної діяльності підприємств України за видами діяльності у 2011-2013 роках [105]

Вид економічної діяльності	Результат від операційної діяльності, млн. грн.			Витрати операційної діяльності, млн. грн.			Рівень рентабельності (збитковості), %		
	Значення за роками			Значення за роками			Значення за роками		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Усього	186600,80	146404,80	108766,6	3167959,70	2938536,60	2782046,8	5,90	5,00	3,9
сільське, лісове та рибне господарство	30496,20	34455,40	20340,8	131458,90	158513,70	172997,6	23,20	21,70	11,8
промисловість	81805,40	52583,20	45919,8	1742908,80	1568185,00	1507913,1	4,70	3,40	3,0
будівництво	351,90	-211,70	-654,9	145539,00	161730,40	151183,0	0,20	-0,10	-0,4
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	45928,80	30074,00	22163,2	305992,00	246734,90	234353,3	15,00	12,20	9,5
транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	13413,40	11862,30	8240,7	219821,40	218313,00	211251,3	6,10	5,40	3,9
тимчасове розміщування й організація харчування	-10,70	-193,00	-520,1	15340,40	18282,90	18557,0	-0,10	-1,10	-2,8
інформація та телекомунікації	6160,20	7934,70	8682,5	81168,10	75659,50	75681,4	7,60	10,50	11,5
фінансова та страхова діяльність	12449,30	10569,00	6586,8	201333,10	173995,30	106304,0	6,20	6,10	6,2
операції з нерухомим майном	-2312,80	1695,70	1910,2	64133,60	59651,30	59767,3	-3,60	2,80	3,2
професійна, наукова та технічна діяльність	910,90	530,10	-2050,0	200006,80	186792,30	166398,3	0,50	0,30	-1,2
діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	-1066,00	-1334,40	-1035,5	39788,50	45482,20	46192,5	-2,70	-2,90	-2,2
освіта	126,50	147,20	155,7	1716,80	1796,60	1804,7	7,40	8,20	8,6
охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	206,00	230,90	318,3	7881,10	8570,90	9284,6	2,60	2,70	3,4
мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	-1948,70	-2026,10	-1288,1	7979,30	11496,10	17117,6	-24,40	-17,60	-7,5
надання інших видів послуг	90,40	87,50	-2,8	2891,90	3332,50	3241,1	3,10	2,60	-0,1

Аналізуючи діяльність підприємств України, які надають послуги з перевезення вантажів, у 2011-2013 роки, та беручи до уваги, що спостерігається збільшення кредитування, нарощення залежності від зовнішніх джерел фінансування, погіршення рівня поточної ліквідності, кредитоспроможності, приходимо висновку, що порушення рівня стабільного функціонування вказує на необхідність розв'язання задачі нормального стану рівня економічної безпеки вітчизняних автотранспортних підприємств.

Аналізуючи фінансові результати підприємств до оподаткування, спостерігаємо незначне переважання кількості прибуткових підприємств, які відносяться до транспортної галузі, зокрема: у 2013 році підприємства транспорту отримали прибутку на загальну суму 6103,1 млн. грн. або 53,4 % до загальної кількості підприємств та збитку на 42130,5 млн. грн. або 46,6 %. Хоча слід зазначити, що підприємства транспорту та зв'язку у розрізі диференціації на великі, середні та малі мають досить різноманітні характеристики фінансових результатів (рис. 2.1).

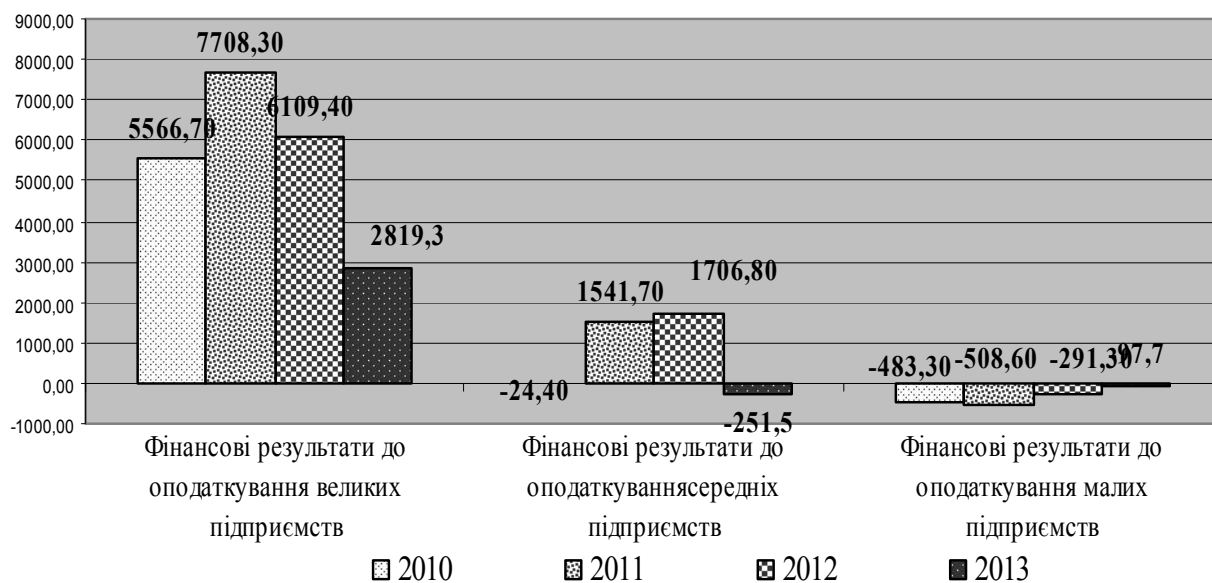


Рисунок 2.1 – Фінансові результати підприємств транспорту та зв'язку у 2010-2013 роках, млн. грн. (побудовано за [105])

За даними Державної служби статистики України у 2013 році найбільшу питому вагу у розрізі вантажних перевезень займає автомобільний транспорт (56,95 % або 377318,3 тис. тонн), най-

меншу – авіаційний (0,004 % або 99,2 тис. тонн) (рис. 2.2).

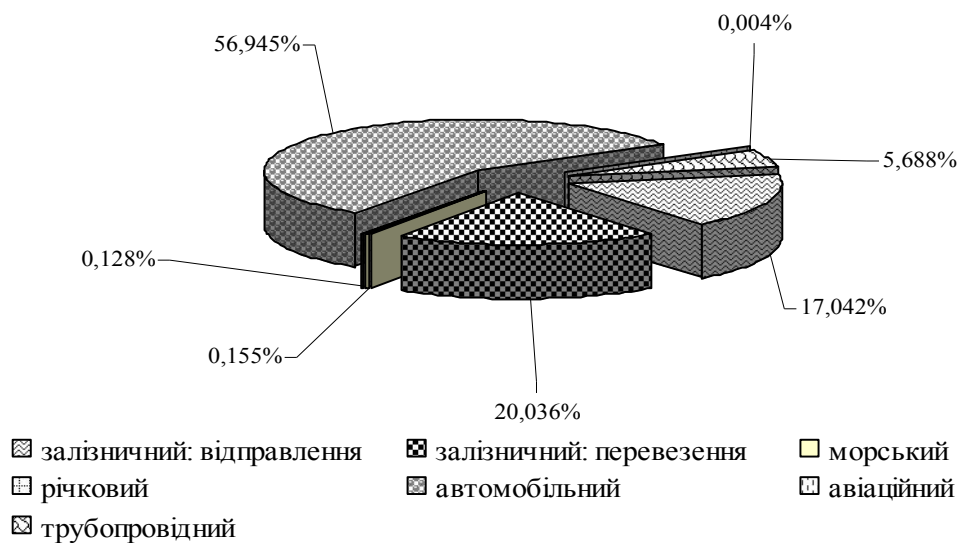


Рисунок 2.2 – Структура транспортної галузі України у 2013 році (побудовано за [105])

Незважаючи на постійні коливання на ринку транспортних вантажних перевезень автомобільний транспорт не втрачає лідерських позицій впродовж усього досліджуваного періоду 2005-2013 рр., що зумовлено зростанням промислового виробництва й активним залученням цього виду транспорту до перевезень вантажів як великими промисловими, так і малими приватними підприємствами завдяки його більшій відповідності вимогам замовників і вищій мобільності, порівняно з іншими видами транспорту.

За даними Державної служби статистики України за останні 10 років значно збільшились обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом (табл. 2.3).

Необхідно підкреслити, що основною причиною збільшення об'єму міжнародних перевезень є зростаюча конкурентоспроможність українських перевізників та динамічний розвиток малого та середнього підприємництва України, який активізував роботу з укладання договорів між вітчизняними перевізниками й іноземними партнерами у сфері надання послуг на міжнародних ринках перевезень. Найбільший темп приросту перевезень припадає на 2007-2008 та 2010-2011 рр., погіршення ситуації спостерігається з середини

2013 року, тому приріст перевезень у цьому році практично не відбувся.

Таблиця 2.3 – Аналіз динаміки вантажних перевезень автомобільним транспортом за період 2000-2013 роки [105]

Роки	Значення за роками, тис. тонн	Темп зростання вантажних перевезень автомобільним транспортом (базисний), %	Темп зростання вантажних перевезень автомобільним транспортом (ланцюговий), %	Темп приросту вантажних перевезень автомобільним транспортом, %
2000	938916,1	100,00	-	-
2001	977268,8	104,08	104,08	4,08
2002	947263,8	100,89	96,93	0,89
2003	973283	103,66	102,75	3,66
2004	1027396,3	109,42	105,56	9,42
2005	1120715,3	119,36	109,08	19,36
2006	1167199,7	124,31	104,15	24,31
2007	1255225,3	133,69	107,54	33,69
2008	1266598,1	134,90	100,91	34,90
2009	1068857,9	113,84	84,39	13,84
2010	1168218,8	124,42	109,30	24,42
2011	1252390,3	133,39	107,21	33,39
2012	1259697,7	134,17	100,58	34,17
2013	1260767,5	134,5	100,08	0,08

Обсяги пасажирських перевезень автомобільним транспортом суттєво збільшились за період 2000-2013 роки, що становить приблизно 30,0 % або 783299,50 тис. пасажирів, хоча така позитивна динаміка до нарощування темпів зростання обсягів наданих послуг населенню продовжувалась тільки до 2008 року, після ж спостерігалось суттєве падіння у 2013 році у порівнянні з 2012 роком кількості перевезень майже на 5,0 % або 109359,0 тис. пасажирів, що свідчить про депопуляризації ринку автомобільних перевезень України (табл. 2.4).

Кадровий потенціал будь-якого підприємства відіграє одну з провідних ролей у вирішенні науково-технічних, організаційних та економічних завдань для досягнення визначених результатів господарювання. Достатня забезпеченість автотранспортного підприємства потрібними трудовими ресурсами, їх раціональне використання,

високий рівень продуктивності праці мають велике значення для збільшення обсягів продукції та підвищення ефективності виробництва. У період з 2000 по 2013 роки кількість зайнятого населення на транспортних підприємствах досить суттєво змінилась, так у 2000 році вона становила 1355 тис. осіб, у 2013 році – 1221,1 тис. осіб, що вказує на істотну плинність кадрів транспортних підприємств та різке зростання безробіття у 2013 році (рис. 2.3).

Таблиця 2.4 – Обсяги пасажирських перевезень в Україні у 2000-2013 роках

Роки	Обсяги перевезення пасажирів автомобільним транспортом, тис. пас.	Абсолютне відхилення, тис. пас.	Темп зростання (баз.), %	Темп зростання (ланц.), %	Темп приросту, %
2000	2557514,6	-	100,00	-	-
2001	2722001,6	164487,00	106,43	106,43	6,43
2002	3069136,3	511621,70	120,00	112,75	20,00
2003	3297504,5	739989,90	128,93	107,44	28,93
2004	3720326,4	1162811,80	145,47	112,82	45,47
2005	3836514,5	1278999,90	150,01	103,12	50,01
2006	3987982	1430467,40	155,93	103,95	55,93
2007	4173033,7	1615519,10	163,17	104,64	63,17
2008	4369125,5	1811610,90	170,83	104,70	70,83
2009	4014035,2	1456520,60	156,95	91,87	56,95
2010	3726288,6	1168774,00	145,70	92,83	45,70
2011	3611829,9	1054315,30	141,22	96,93	41,22
2012	3450173,1	892658,50	134,90	95,52	34,90
2013	3340814,1	783299,50	130,63	96,83	30,63

Чинники, що викликають рух персоналу, різноманітні, мають різні джерела, сила їх впливу різна, мінлива і найчастіше важко піддається кількісній оцінці. Так, найбільша кількість осіб, що були задіяні на підприємствах транспорту спостерігалось у 2008 році і налічувалась 1465,1 тис. осіб, з цього періоду почалось різке падіння кі-

лькості зайнятого населення у сфері надання транспортних послуг і становило у 2013 році майже 1221,1 тис. осіб.

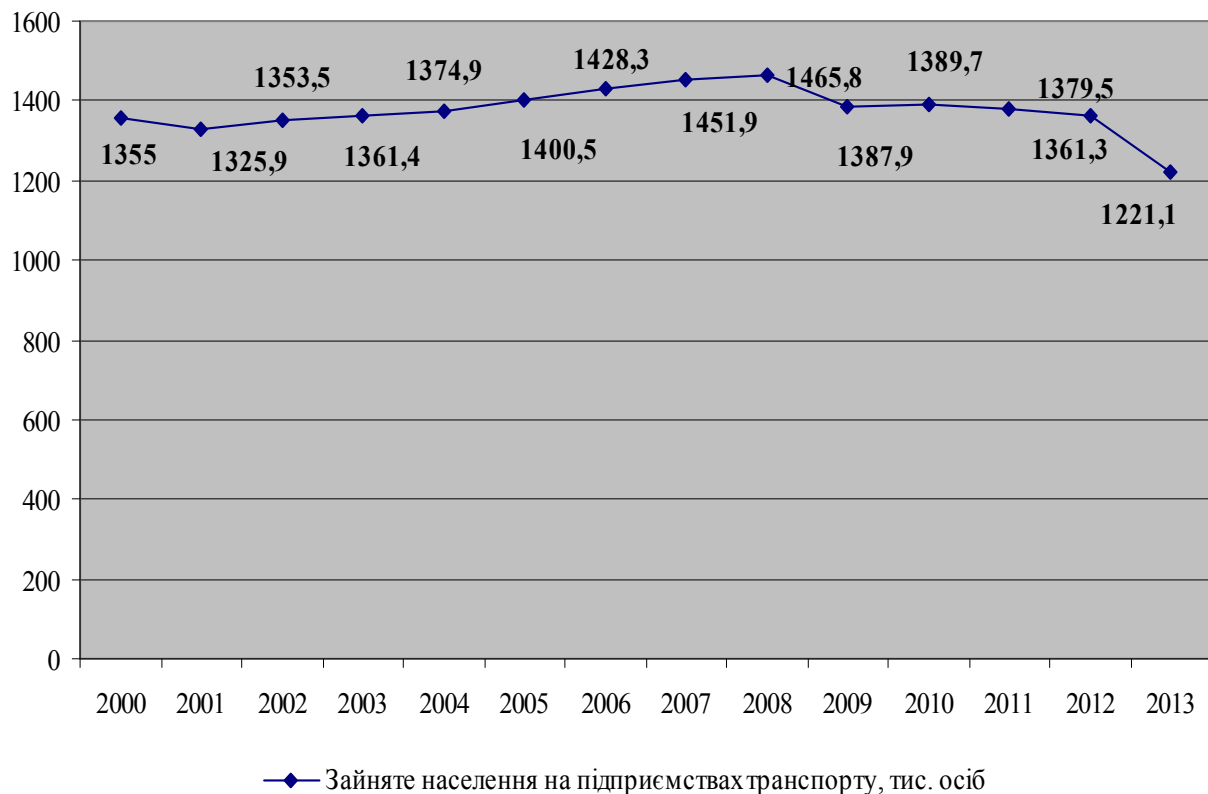


Рисунок 2.3 – Динаміка зайнятого населення на транспортних підприємствах у 2000-2013 роках (побудовано за [105])

Багаторічна практика господарювання доводить, що рівень продуктивності праці на підприємстві, система оплати праці та використання трудових ресурсів є основними корелюючими показниками під час аналізу кадрового потенціалу суб'єкта господарювання.

Зі зростанням продуктивності праці створюються реальні передумови для підвищення рівня її оплати. У 2013 році заробітна плата працівників галузі коливалась у межах 3225-3960 грн.

Беручи до уваги той факт, що робота транспортної галузі полягає в переміщенні виробленої продукції на певні відстані (середня відстань, на яку перевозиться 1 т вантажу різними видами транспорту істотно відрізняється), доречно проаналізувати один з показників її діяльності – вантажообіг, динаміку якого за видами транспорту у 2008-2013 роках в Україні наведено на рис. 2.5.



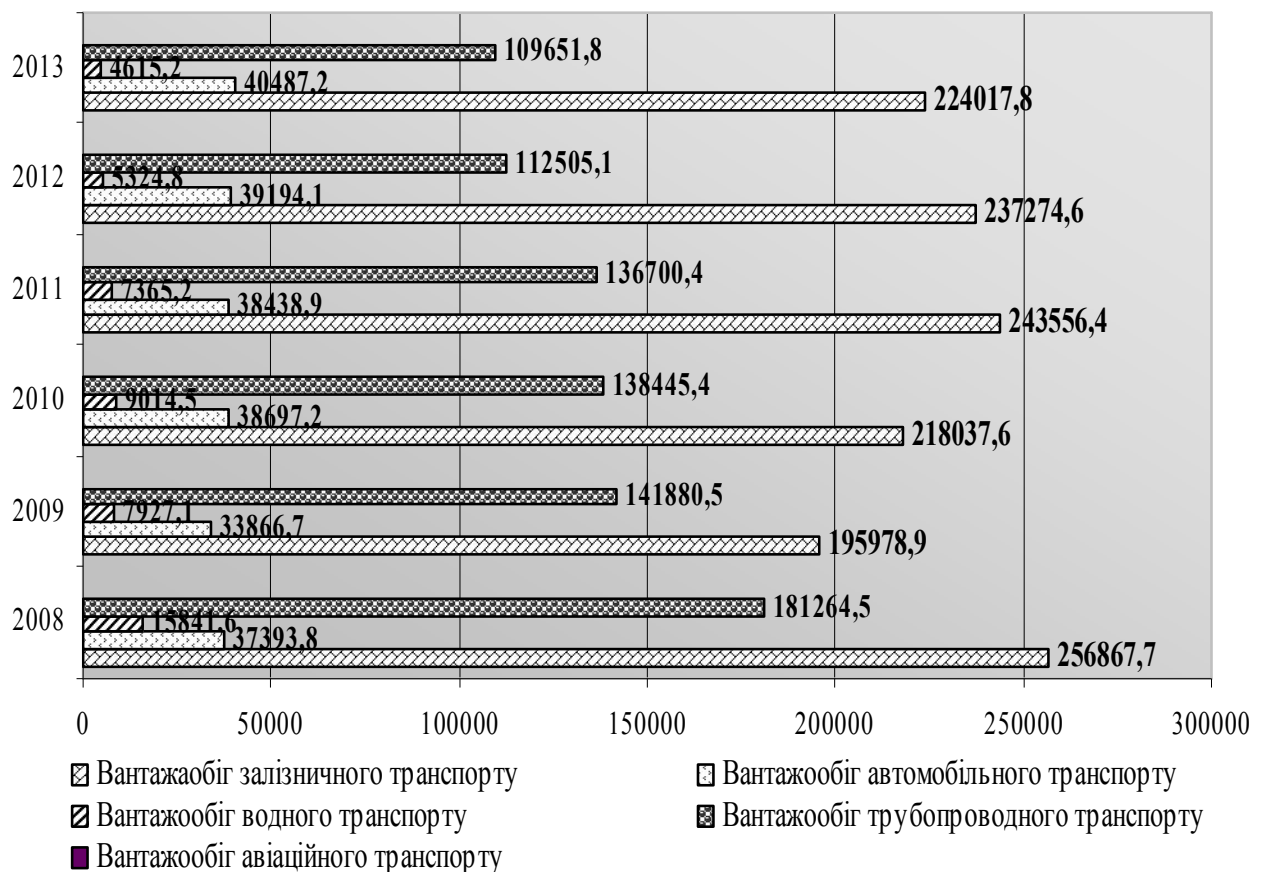


Рисунок 2.5 – Динаміка вантажообігу за видами транспорту України у 2008-2013 роках, млн.т/км (побудовано за [105])

На підставі даних вантажообігу за видами транспорту України за період 2009-2013 років приходимо висновку, що незважаючи на загальне незначне падіння вантажообігу за всіма видами транспорту у період з 2008 по 2013 рр. у зв'язку із переорієнтацією ринків збуту, зміною транспортно-економічних зв'язків спостерігається позитивна тенденція збільшення вантажообігу автомобільним транспортом з 90,57 % або 38697,2 млн/т.км до 102,79 % або 38438,9 млн/т.км у порівнянні з 2008 роком дослідження.

Враховуючи специфіку роботи транспортних підприємств, важливим аспектом у дослідженні, що грає істотну роль в їх ефективному функціонуванні, є стан автомобільних доріг, наявність дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Динаміку довжини автомобільних доріг загального користування України у 2000-2013 роках, у тому числі із твердим покриттям, наведено на рис. 2.6.

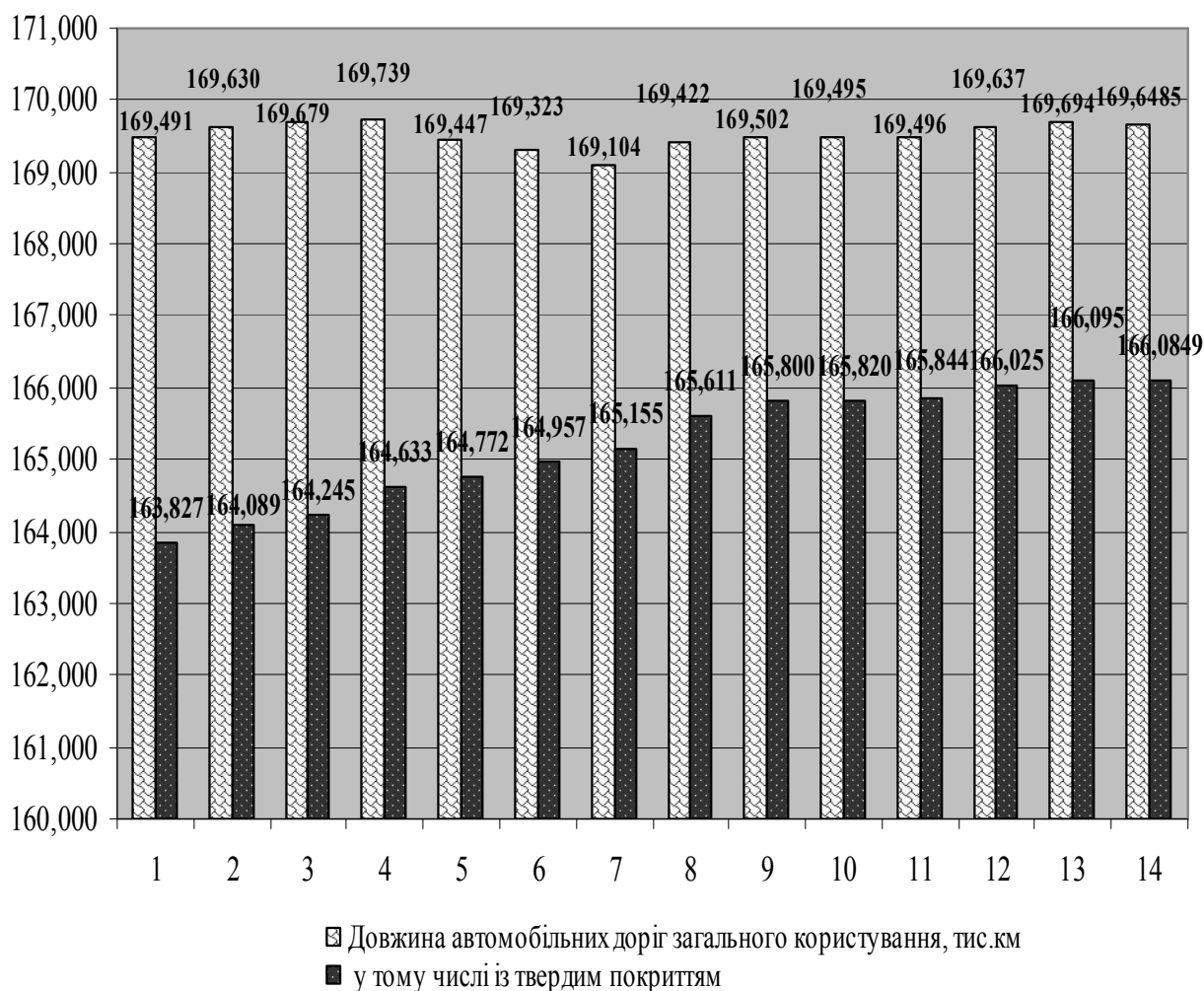


Рисунок 2.6 – Динаміка довжини автомобільних доріг загального користування в Україні у 2000-2013 роках (побудовано за [105])

Під час дослідження встановлено, що довжина автомобільних доріг загального користування у 2013 році скоротилась у порівнянні із 2012 роком на 4,5 км (або на 0,01 %) та становить 1696485 км, при чому така ж тенденція спостерігається у значенні доріг із твердим покриттям.

Таке зменшення показників шляхів сполучення збільшує кількість дорожньо-транспортних пригод, загиблих і постраждалих в них, що підтверджують дані табл. 2.7.

Так, за останні 12 років кількість ДТП на дорогах і вулицях України зменшилось майже на 8 % або на 2662 одиниць, хоча потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах збільшується рік за роком, у 2013 р. їх кількість становила 42350 осіб, з них поранено

37526 особи (88,61 %) та загинуло 4824 особи (11,39 %), що вказує на збільшення вірогідності загроз, які порушують нормальний стан економічної безпеки АТП.

Таблиця 2.7 – Динаміка дорожньо-транспортних пригод в Україні за період 2000-2013 роки [105]

Роки	Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях, одиниць		Потерпілі у дорожньо-транспортних пригодах, осіб		
	всього	у тому числі зі смертельним наслідком	всього	загинуло	поранено
2000	33339	4717	41821	5185	36636
2001	34541	5350	44180	5984	38196
2002	34488	5426	43898	5982	37916
2003	42409	6402	54607	7149	47458
2004	45592	6198	60604	6966	53638
2005	46485	6372	63228	7229	55999
2006	49491	6599	67610	7592	60018
2007	63554	8404	88102	9574	78528
2008	51279	6764	70972	7718	63254
2009	37049	4702	51023	5348	45675
2010	31914	4223	43850	4875	38975
2011	31281	4344	43086	4908	38178
2012	30660	4470	42597	5094	37503
2013	30677	4301	42350	4824	37526

В умовах економічної кризи в Україні транспортній галузі доводиться зіткнутися з низкою загроз і дестабілізуючих явищ, основні з яких представлено на рис. 2.7.

Таким чином, проведене дослідження середовища функціонування АТП дає змогу для виявлення рівня їх потенційної небезпечності, а також з'ясування, яким чином суб'єкт господарювання може взаємодіяти із цією невизначеністю, оскільки за ринкових умов існує велика кількість загроз для нормального функціонування підприємства, що криються як усередині, так і поза ним.

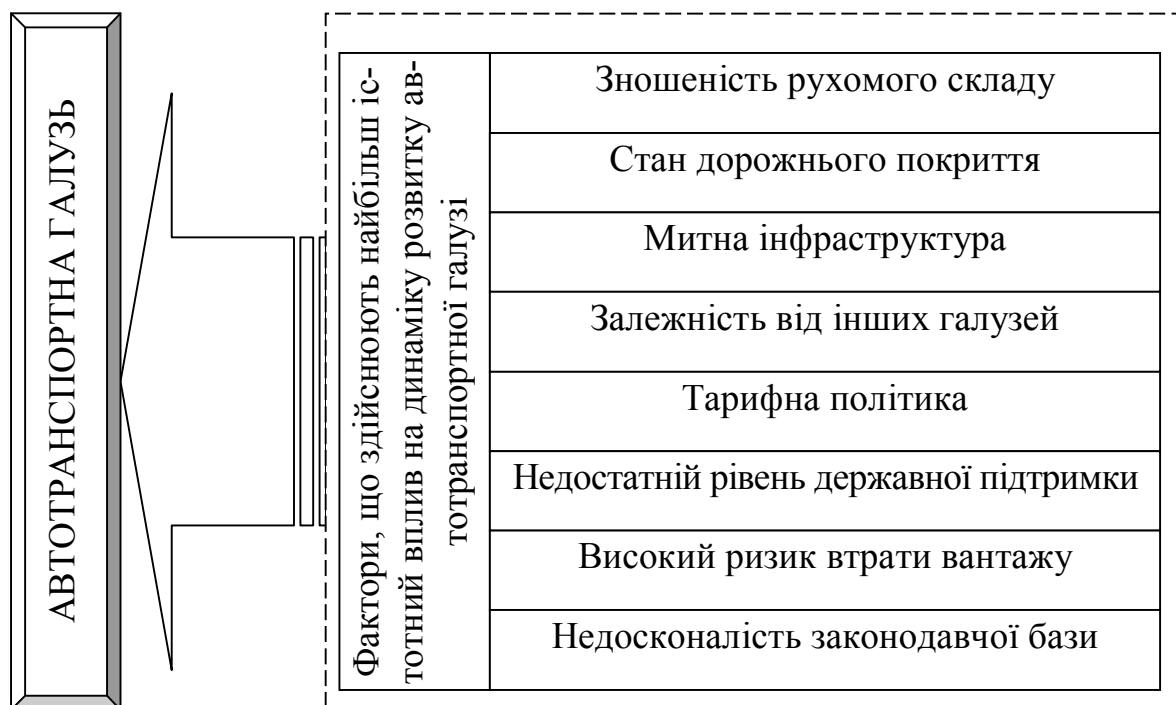


Рисунок 2.7 – Основні фактори, що здійснюють найбільш істотний вплив на динаміку розвитку автотранспортної галузі

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою АТП пропонується перелік загроз економічній безпеці АТП, в якому, на відміну від існуючих, деталізовано множину потенційних домінуючих загроз у розрізі основних функціональних складових економічної безпеки автотранспортних підприємств, що сприятиме упорядкуванню та застосуванню найбільш доцільних й ефективних методів реалізації управлінських процедур щодо уникнення, послаблення, локалізації або адаптації впливу загроз за мінімально можливих втрат і часового інтервалу (рис. 2.8).

До зовнішніх чинників, що становлять загрозу економічній безпеці АТП, відносимо такі небезпечні явища, які виникають за межами суб'єкта господарювання і не пов'язані із діяльністю останнього. Зазвичай, це така зміна навколишнього середовища, що може завдати підприємству збитків. До найбільш розповсюджених відносяться такі чинники: непередбачуваність дій державних органів; нестабільність економічної, монетарної, фіскальної, зовнішньоекономічної політики; непередбачені дій конкурентів; революційні зміни в НТП тощо.

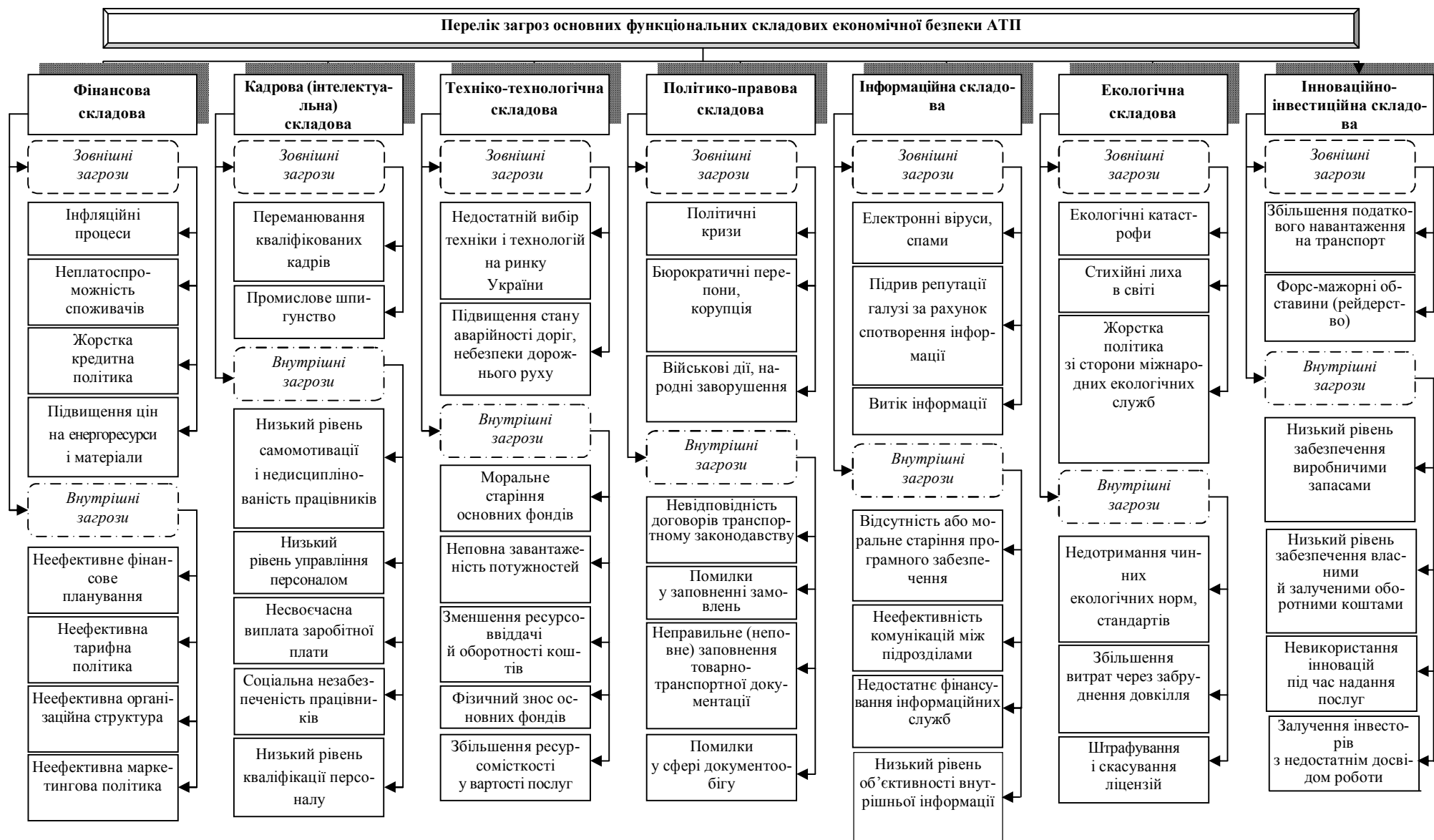


Рисунок 2.8 – Перелік внутрішніх і зовнішніх загроз, що притаманні основним функціональним складовим ЕБ АТП

До внутрішніх факторів відносимо такі, що безпосередньо пов'язані із діяльністю і персоналом автотранспортних підприємств. Чинники, які відокремлюємо до даної групи, є такими: непередбачені зміни у виробничому процесі; недоотримання договорів керівництвом АТП; неефективна організаційна структура; низька ефективність роботи працівників АТП; фінансові проблеми на підприємстві; непередбачені зміни у внутрішньогосподарських відносинах; стихійні лиха локального характеру; низький рівень кваліфікації персоналу тощо. Все більш актуальними і негайними питаннями стають завдання у сфері державного регулювання транспортної галузі, серед основних можна визначити такі: розроблення і прийняття концепції розвитку ринку транспортних послуг в Україні; подальший розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; координація та виконання програм, зокрема щодо розвитку автомобільних доріг, як державного, так і місцевого значення; підвищення безпеки дорожнього руху; посилення вимог до автомобільних перевізників та забезпечення контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки дорожнього руху; створення умов для оновлення автомобільними перевізниками парку рухомого складу автомобільного транспорту й оптимізації його структури, використання новітніх технологій і інформаційних систем; удосконалення систему цінового та податкового регулювання діяльності автомобільних перевізників, посилення вимог до безпечності конструкції та технічного стану транспортного засобу відповідно до європейських норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху; розроблення гармонізованого з європейськими вимогами положення щодо режиму праці та відпочинку водіїв транспортних засобів (додаток А).

Таким чином, проведений аналіз наукової і статистичної інформації дав змогу виявити сучасні тенденції розвитку транспортної галузі, й автомобільної зокрема, виокремити основні загрози внутрішнього і зовнішнього середовищ стійкому функціонування автотранспортних підприємств, а також визначити основні пріоритетні заходи щодо розвитку транспортного комплексу України.

## 2.2 Методичні рекомендації з оцінювання рівня економічної безпеки АТП

У сучасних динамічних і швидко змінюваних умовах ринкового середовища на перший план перед учасниками господарських відносин висуваються все більш складні завдання щодо пошуку нових стратегій збереження конкурентних переваг, збільшення сегменту ринку, ефективного і стійкого функціонування, забезпечення економічної безпеки й інші, а досягти таких переваг зможуть лише такі підприємства, які стають на шлях впровадження новітніх підходів і моделей, за допомогою яких суб'єкти господарювання зможуть за найбільш короткий проміжок часу й у складних і швидкоплинних умовах здійснення господарської діяльності досягти не лише збереження своїх позицій, але й нарощення виробничого потенціалу для успішного і стійкого функціонування у майбутньому. Виходячи з цього, оцінювання рівня економічної безпеки стає все більш важливим і необхідним для забезпечення належного рівня українських АТП на ринку перевезень.

Дослідивши наукові джерела щодо методичного забезпечення оцінювання рівня економічної безпеки підприємства, було встановлено, що на сьогоднішній день існує достатньо значний спектр робок і праць вчених, які присвячені розкриттю і формуванню комплексу моделей, підходів, концепцій, методів і власне методології оцінювання економічної безпеки [9, 37-38, 47, 53-55, 61, 69, 129, 132, 144, 155-156, 159]. Крім того, Варто наголосити, що не врахування одночасного впливу внутрішніх і зовнішніх загроз, відсутність прогнозування ймовірності настання загроз, недостатнє висвітлення порядку відбору найбільш важливих і значущих індикаторів безпеки є основними недоліками існуючого в спеціальній науковій літературі методичного забезпечення.

За таких умов об'єктивним і необхідним кроком для вибору методу оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств стає аналіз впливу усієї множини факторів, які здійснюють вплив різного характеру на стан і динаміку АТП як сукупності взаємопов'язаних елементів, які характеризують розгалужену діяльність суб'єктів господарювання автотранспортної галузі. Отже, приходимо до висновку, що саме побудова інтегральної або

узагальненої оцінки рівня економічної безпеки АТП є найбільш всеосяжною, оскільки об'єднує в собі усі важливі показники-ознаки досліджуваного явища та слугує інформаційним базисом для подальшої розробки заходів щодо управління економічною безпекою автотранспортних підприємств.

Враховуючи динамізм і змінюваність внутрішнього та зовнішнього середовища діяльності сучасних підприємств через перманентні перетворення, методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств повинен бути системним, за якого в якості такої оцінки є сукупність взаємопов'язаних елементів, аналіз яких дозволяє прийняти рішення на основі інтегрального показника. Зважаючи на зазначене, вважаємо, що ефективним методичним забезпеченням оцінювання рівня економічної безпеки АТП є методи факторного аналізу, що досить суттєво розкривають можливості інтегральної оцінки й аналізу явищ, яким притаманні емерджентні властивості, та котрі широко використовуються для дослідження впливу різних чинників на стан та динаміку системи, розкриваючи наявність і глибину взаємозв'язку її структурних елементів. Отже, було досліджено й узагальнено наукові джерела, що присвячені обчислювальним процедурам факторного аналізу, серед яких [66, 75, 127, 153]. У праці [66] під факторним аналізом пропонують розуміти множину моделей та методів, що націлені на ідентифікацію та аналіз внутрішніх факторів (латентних показників), базою чому служить інформація про «зовнішні» прояви» останніх.

В основі факторного аналізу існує припущення так званої латентної (прихованої) змінної – загальноюючої характеристики (фактору), тобто гіпотетичної величини, яка в багатьох випадках має реальних еквівалент у дійсності, але лишається на задньому плані та не піддається безпосередньому виміру, а лише величини кількості ознак, що спостерігаються безпосередньо, а отже, можуть бути вимірені, є формою її зовнішнього прояву, то взаємодія між ними, яка, власне, і пояснюється впливом цього загального прихованого фактору [128].

Таким чином, наявність зв'язку між кількома ознаками, які є об'єктом спостереження одночасно, є вихідним параметром для застосування факторного аналізу. При чому, припускаючи існування визначених причин, особливих умов, існує пояснення впливу пев-



них загальних прихованих факторів, про які, власне, й можна судити тільки за величиною і взаємозв'язкам між собою вихідних досліджуваних ознак, інакше кажучи, вихідні ознаки корелюють між собою, оскільки знаходяться під впливом загального схованого фактору, а ця кореляція властивостей об'єктів або ознак є первинною, а кореляція ознак між собою – вторинною.

З метою підвищення ефективності управління економічної безпеки підприємств пропонується методичний підхід оцінювання ЕБП, який на відміну від існуючих, враховує специфіку роботи підприємств, дає можливість вирішити проблему виявлення кореляції між спостереженими кількісними й якісними змінами факторів, як між собою, так і результативним показником.

На рис. 2.9 представлено загальний алгоритм реалізації запропонованого нами методичного підходу на підґрунті використання методів багатомірного факторного аналізу та наведемо стислий опис етапів методичного підходу оцінювання рівня економічної безпеки АТП.

I етап: ідентифікація АТП України, детермінація, обґрунтування сукупності ознак (показників) та формування матриці  $X$  вихідних даних для проведення оцінки. Отже, першим етапом є процес цілеспрямованого підбору відповідних показників для їх використання в процесі оцінки, тобто формування інформаційної бази, яка буде використана для подальшого дослідження.

Склад показників підсистем економічної безпеки підприємства повинен відображати її специфіку діяльності кожної сфери діяльності суб'єкта господарювання та повинен коригуватися зі зміною часу. Враховуючи особливість господарювання підприємств автомобільної галузі та беручи до уваги той факт, що обслуговуючи практично всі галузі господарства і всі верстви населення, автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, було виділено 30 основних показників, що відображають різні аспекти діяльності АТП (додаток Б).



Рисунок 2.9 – Алгоритм реалізації методичного підходу до інтегральної оцінки рівня економічної безпеки АТП на підґрунті використання методів факторного аналізу

Підкреслимо, що в разі зміни складу показників за бажанням аналітика, рівнем можливості застосування ресурсів, наявної інформації або інших чинників запропонований набір показників можливо змінити, не проводячи повторну процедуру експертної оцінки вагомості.

II етап: стандартизація (перехід від різних за ознакою та одиницями виміру показників зіставлених) вихідних ознак.

III етап – побудова та розрахунок кореляційної матриці  $R$  розміром  $m \times m$  на основі обраної сукупності ознак (показників).

IV етап: перевірка за  $\chi^2$ -критерієм Уїлкса значущості кореляційної матриці [154].

V етап: побудова редукованої кореляційної матриці  $R_h$ , що передбачає заміну апіорними оцінками спільностей (частками одиничних дисперсій, зумовлених спільними для кількох змінних факторами) діагональних елементів кореляційної матриці (що є одиницями).

VI етап: знаходження матриці відображення  $A$  – ідентифікація набору факторів, що потрібні для пояснення наявного кореляційного зв'язку між вихідними показниками, та проведення розрахунків факторних навантажень.

VII етап – знаходження факторної матриці  $V$ , яка відповідатиме критерію простої структури, тобто представлення сукупності досліджуваних змінних у термінах факторів найбільш просто і точно з економічної точки зору.

VIII етап – інтерпретація отриманих факторів та знаходження матриці оцінок значень факторів:  $F = (f_{lj})$ ,  $l = \overline{1, r}$ ;  $j = \overline{1, n}$  та оцінка отриманих значень за коефіцієнтом множинної детермінації, а також оцінка адекватності факторної моделі в цілому на основі простої середньої оцінки розходжень вихідних та відтворених коефіцієнтів кореляції. Суб'єктивним підходом проходять ідентифікація назв та розпізнавання виділених факторів на основі використання вагових коефіцієнтів з матриці.

Коефіцієнт інформативності виступає підтвердженням значущості ознак, що формують назви факторів, які були виділені під час проведення процедури факторного аналізу. Якщо значення коефіцієнта знаходиться в межах 0,75-0,95, то набір пояснювальних ознак вважається задовільним [127].

Аналіз існуючих методичних підходів [9, 21, 47, 55] щодо оцінювання рівня ЕБ вказує на певне коло недоліків, зокрема: складність аналізу через однонаправлений характер показників (об'єктом дослідження є переважно фінансова складова економічної безпеки підприємств); суб'єктивність обґрунтування вагомості окремих показників під час їх групування і визначення їх значущості (питома вага кожної групи показників визначається експертним методом); важкість відбору первинних показників для подальшого аналізу й прогнозування у довгостроковій перспективі (більшість методик передбачають незначне коло індикаторів для розрахунку ЕБП і мають статичний характер вимірювання). Але на відміну від викладених у зазначених наукових працях пропозицій, наукова новизна пропонованого нами методичного підходу полягає у визначенні інтегрального показника, отриманого шляхом зваженого згортання індивідуальних оцінок значень всіх виділених й інтерпретованих факторів, де вагами виступають внески кожного фактору у пояснення повної дисперсії (а іноді – сумарної спільності) вихідних ознак, тобто частки дисперсії факторів у повній дисперсії:

$$I_{EB_j}^{АТП} = \frac{\mathbf{f}_j \sigma^2}{\sum_{l=1}^{r'} \sigma_l^2} = \frac{\sum_{l=1}^{r'} \mathbf{f}_{lj} \sigma_l^2}{\sum_{l=1}^{r'} \sigma_l^2}, \quad j = \overline{1, n}, \quad (2.1)$$

де  $\mathbf{f}_j = (\mathbf{f}_{lj})$  – вектор-рядок для  $j$ -го підприємства оцінок значень  $l$ -х факторів, які було виділено під час факторного аналізу;

$\sigma^2 = (\sigma_l^2)$  – вектор-стовпчик часток повної дисперсії ознак, поясненої

$l$ -м фактором;

$r'$  – кількість виділених й інтерпретованих факторів.

Процес УЕБ АТП має бути спрямований на досягнення такої формалізації критерію оптимальності для значення інтегрального показника:

Таким чином, запропонований методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки підприємств на методологічному підґрунті факторного аналізу, яка (ЕБП) зображується тут латентним показником, на відміну від існуючого методичного забезпечення, виконуючи процедуру стандартизації в класичний спосіб та

використовуючи як ваги частки повної дисперсії ознак, поясненої відповідними факторами, що виділяються й інтерпретуються в результаті реалізації процедур факторного аналізу, вирішуючи при цьому проблему суб'єктивності та так званого «людського фактору», а також долає недоліки, притаманні більшості наявних методик інтегральної рейтингової оцінки, які засновані переважно на адитивних або мультиплікативних операціях згортання інформації й своєю реалізацією не передбачають виявлення та врахування взаємодії, взаємовпливу та динаміки окремих складових, що агрегуються до інтегральної оцінки. При цьому практична значущість представленого методичного підходу збільшується за рахунок запропонованої схеми його реалізації. Отже, пропонуванням нами методичний підхід до визначення рівня економічної безпеки забезпечуватиме об'єктивність, достовірність і надійність оцінювання, отже, використання результатів реалізації цього підходу сприятиме підвищенню ефективності управління економічною безпекою підприємств у цілому.

Проведення порівняльної оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств покликане підвищити ефективність господарювання в умовах дестабілізуючих явищ і сприятиме підвищенню адаптаційних можливостей підприємств автотранспортної галузі України у контексті мінливості і динамізму зовнішнього та внутрішнього середовища.

Таким чином, в процесі оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств України, було виявлено, що більшість серед досліджуваних підприємств мають досить низький рівень економічної безпеки і потребують розробки заходів щодо зміцнення останньої, тому подальшим етапом дослідження стає розробка комплексу заходів для збільшення можливості суб'єктів господарювання протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам основним функціональним складовим економічної безпеки. Крім того, Варто підкреслити, що подальшим етапом для збільшення рівня економічної безпеки є побудова нового організаційно-економічного механізму управління ЕБП, що сприятиме подальшому розвитку підприємств автотранспортного комплексу України у довгостроковій перспективі.

## 2.3 Ранжування загроз як підгрунття процесу управління економічною безпекою автотранспортних підприємств

Сьогоденні реалії розбудови економіки України становлять досить неоднозначне підгрунття для функціонування, становища підприємств та їх економічної безпеки, зокрема: з одного боку – наявність широкого кола проблем, які пов'язані із загостренням світової економічної кризи, нестабільністю у внутрішньополітичній, економічній, енергетичній в інших сферах, а з іншого – швидкі темпи розвитку й адаптації до змінюваного зовнішнього середовища, які носять позитивний і негативний характер. У такому контексті особливого гострими стають питання створення високоефективної системи ЕБП та її управління останньою, яка направлена на захист суб'єктів господарювання від внутрішніх та зовнішніх загроз, деструктивних і дестабілізуючих явищ. Крім того, спектр загроз, з якими стикається кожне підприємство, є досить різноманітним, а перелік такої сукупності небезпечних явищ є важливим елементом управління економічною безпекою, оскільки настання несприятливих, небезпечних подій може призвести до втрати будь-яких видів ресурсів, потенційних шансів.

Середовище, у якому функціонує будь-яка виробнича система, являє собою сукупність динамічних, диференційованих і різноманітних чинників, які постійно впливають, змушують пристосовуватись до себе та здатні руйнувати у деяких випадках об'єкти. Плідна й ефективна діяльність підприємства повинна включати у себе не лише дослідження свого середовища й природи його змін, але й можливість адекватно реагувати на ці зміни, оскільки невдала або несвоєчасна реакція може спричинити до значні збитки або неефективне управлінське рішення може призвести до припинення діяльності підприємства взагалі. Під час процесу управління економічною безпекою автотранспортних підприємств важливим етапом стає ранжування всього спектру загроз, що проявляються у вигляді деструктивних впливів і дестабілізуючих явищ та здатні спричинити суттєві збитки, знизити значення результативних показників роботи АТП. Оскільки, враховуючи мобільність і динамічність розвитку постійні зміни у параметрах оточення є суттєвим підгрунттям для здійснення основного виду діяльності, а саме: надання послуг.

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою АТП пропонується впровадження науково-методичних положень про ранжування домінуючих загроз, які спрямовані на швидке і своєчасне виявлення небезпечних і дестабілізуючих явищ та дозволить знизити можливі втрати, котрі спричинені негативними змінами параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування АТП (рис. 2.16). Підкреслимо, що сукупність факторів впливу розглядається не як детальний перелік її елементарних частин, а як структурована система взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів.. Запропоновано підхід до визначення домінуючих загроз, що притаманні функціональним складовим економічної безпеки АТП, допоможе керівникам останніх швидко зорієнтуватися у сукупності чинників, що збільшують рівень нестабільності й порушують умови сталого розвитку.

Головним сутнісним змістом запропонованої моделі є ідентифікація найбільш суттєвих загроз, що спричиняють негативних вплив на діяльність автотранспортних підприємств. Необхідність і подальші дослідження саме цієї площини управління економічної безпеки АТП обумовлена багатоаспектною діяльністю суб'єктів господарювання, що надають автотранспортні послуги, великим розмахом дестабілізуючих і деструктивних явищ, які загрожують ефективному функціонуванню АТП. При чому, важливо наголосити, на той факт, що з одного боку, чим більший є перелік сканованих загроз, тим більша вірогідність швидше запропонувати комплекс управлінських заходів щодо виявлення, локалізації або навіть ліквідації негативних ситуацій, які можуть спричинити кризовий стан на підприємстві.

З іншого боку, реалізація такої процедури є досить складною і проблемною з огляду на те, що деякі показники, що визначають ступінь настання загрози, інформаційно не визначені, існують значні перепони щодо отримання такої інформації чи взагалі відсутня можливість відбору допустимих моделей поведінки підприємств. Тому, на наш погляд, доцільним є виокремлення найбільш значущих і домінуючих загроз, що притаманні тій або іншій функціональній складовій економічної безпеки АТП.

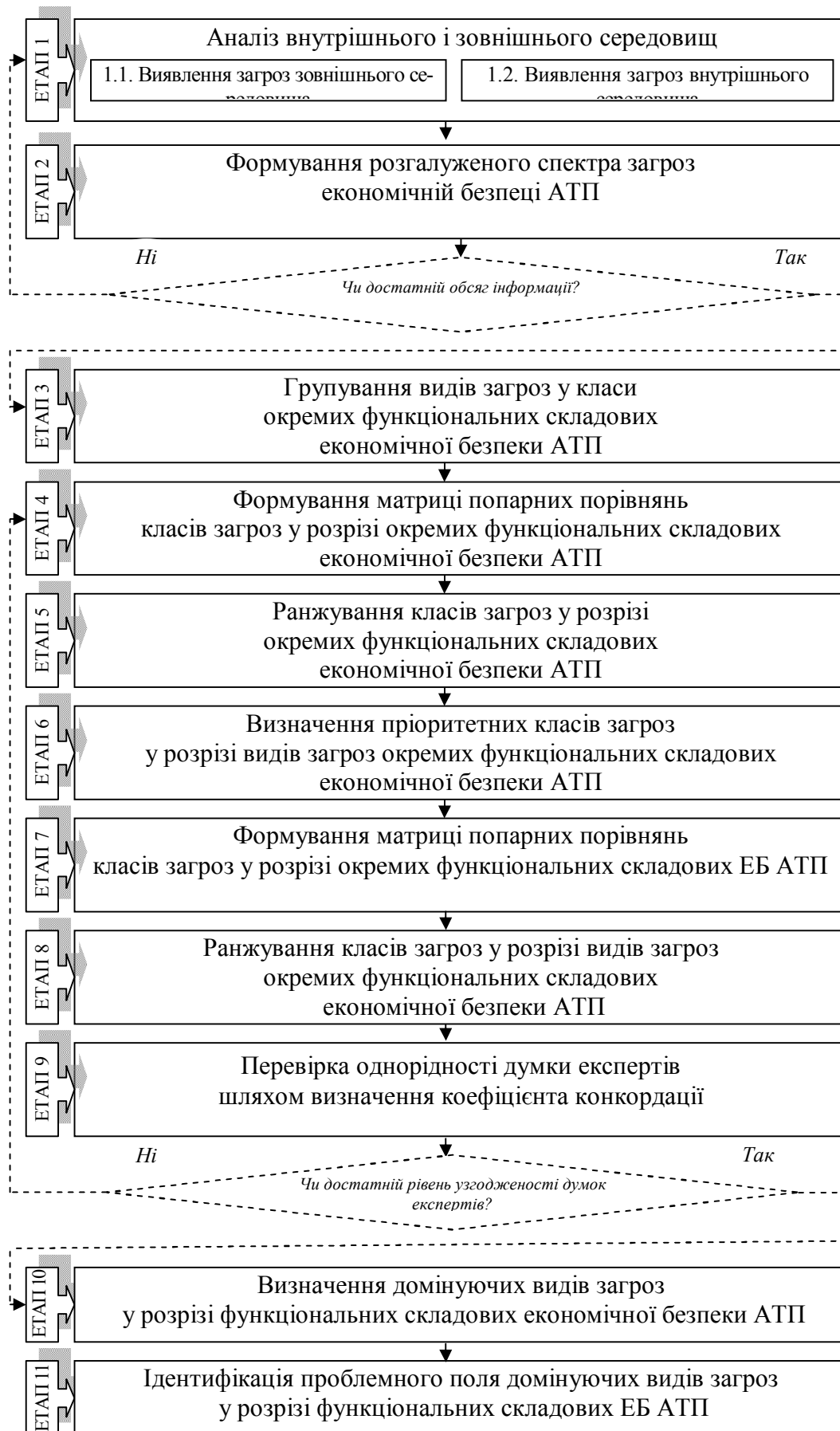


Рисунок 2.16 – Алгоритм ранжування домінуючих загроз в системі управління економічною безпекою автотранспортних підприємств



На першому етапі процесу ідентифікації домінуючих загроз, що притаманні окремими складовим економічної безпеки АТП, здійснюється аналіз внутрішнього і зовнішнього середовищ функціонування підприємств, визначаються найбільш суттєві негативні чинники, що спричиняють суттєвий вплив на діяльність АТП. Потім йде процес формування розгалуженого спектру загроз економічній безпеці автотранспортного підприємства. На третьому етапі здійснюється декомпозиція задачі в ієрархію, формується матриця попарних порівнянь класів загроз, виокремлюються пріоритетні для автотранспортного підприємства класи загроз ( $G_i, i = 1, \dots, k$ ) окремих функціональних складових ЕБП, а саме: загрози фінансовій, кадровій (інтелектуальній), техніко-технологічній, політико-правовій, інформаційній, екологічній, інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки автотранспортного підприємства. Далі йде виокремлення множини загроз ( $R_i, i = 1, \dots, k$ ), значущість яких необхідно визначити й оцінити.

На підґрунті отриманих результатів попарного порівняння класів загроз окремих функціональних складових між собою формується матриця, яка має такий вигляд:

$$S_0 = \begin{bmatrix} g_1 & g_2 \dots & g_h \\ g_n & S_{mn} \\ g_h \end{bmatrix} \quad (2.7)$$

Матриця  $S_0$  агрегує у собі думки експертів, які є компетентними і неупередженими фахівцями в певній галузі знань (працівників, які є відповідальними у фінансових питаннях, технологічному процесі, інформаційному, інвестиційному й юридичному забезпеченні, екологічному нагляді), відносно взаємної пріоритетності класів загроз ( $G_i, i = 1, \dots, k$ ), при чому елементи матриці формуються таким чином, як наведено у таблиці 2.12.

Процес ранжування класів загроз функціональних складових економічної безпеки АТП здійснюється на підґрунті головного власного вектору ( $y_0 = y_1^0 \dots y_h^0$ ), який отримаємо як результат обробки матриці попарного порівняння  $S_0$  (2.7).

Таблиця 2.12 – Шкали відношень думок експертів, що визначають пріоритетні класи загроз

Ступінь важливості	Визначення	Пояснення
1	Однакова значимість	Два класи мають однаковий характер і значущість для експерта
3	Деяка перевага одного класу над іншим (слабка значимість)	Експерт надає перевагу одному класу загроз перед іншим, враховуючи власні досвід і судження
5	Суттєва або сильна перевага одного класу над іншим	Перевага одного класу загроз над іншим є явною, практично передбачуваною
7	Дуже сильна значущість та перевага одного класу загроз над іншим	Перевага одного класу над іншим вказує на досить значне й очевидне домінування одного класу загроз над іншим
9	Абсолютна значимість	Доказ очевидного та стовідсоткового домінування одного класу загроз над іншим
2, 4, 6, 8	Проміжні значення	Ситуація, коли важко визначити чітку перевагу та необхідний компроміс
$\frac{1}{3}, \frac{1}{5}, \frac{1}{7}, \dots$	Зворотні значення: якщо елементи матриці $m_{ij}$ мають цілі позитивні значення чисел від 1 до 9, то елементи матриці $m_{ji}$ будуть мати зворотні значення: $\frac{1}{3}, \frac{1}{5}, \frac{1}{7}, \dots$	Обґрунтована думка щодо переваги одного класу загроз над іншим

З метою перевірки однорідності отриманих результатів пропонується на завершальному етапі провести оцінювання однорідності думок експертів шляхом розрахунку показника конкордації. Для перевірки статистичної значущості коефіцієнта конкордації розраховується значення критерію Пірсона ( $\chi^2$ ). При чому гіпотеза про узгодженість щодо ранжування загроз експертами приймається, якщо виконується така умова:

$$\chi^2_{розр} > \chi^2_{табл} \cdot \quad (2.8)$$

Потім йде етап порівняння загроз кожного класу між собою. Виділяються найбільш значущі загрози в середині класу загроз функціональних складових, проходить оцінка думок експертів, визначаються домінуючі загрози з урахуванням питомої ваги класу загроз.

На підґрунті результатів порівняння загроз кожного класу формується матриця  $S_1...S_h$ , яка відображає думки експертів про те, які пріоритети мають окремі загрози в середині певного класу:

$$S_{mn} = \begin{bmatrix} R_1^{K_1} & R_m^{K_1} & R_k^{K_1} \\ R_n^{K_1} & R_{mn}^{K_1} & \\ R_k^{K_1} & & \end{bmatrix} \quad (2.9)$$

Таким чином формують матриці  $S_1...S_h$ , в яких відображається думка експертів щодо порівняння усіх класів, починаючи з другого й до останнього. Як вже зазначалось, для оцінювання однорідності думок експертів використовується показник конкордації, який повинен перевищувати значення 0,7 та розраховується критерій Пірсона для перевірки статистичної значущості гіпотези.

Заключним шагом у процесі ранжування домінуючих загроз в системі управління економічною безпекою автотранспортних підприємств є синтез загроз, який включає у себе знаходження добутку локальних пріоритетів та пріоритетів відповідного класу загроз функціональних складових економічній безпеці автотранспортного підприємства на більш високому рівні та визначається сума цих добутків за кожним елементом, таким чином знаходиться вектор глобальних пріоритетів, який дозволить виокремити домінуючі для підприємства види загроз:  $P = P_{q1}, ..., P_{qk}$ .

Запропонована модель ранжування домінуючих загроз в системі управління економічною безпекою АТП була використана для побудови принципової схеми управління економічної безпеки автотранспортних підприємств, в якій були виділені домінуючі загрози та обґрунтовано заходи щодо подальшої їх впливу на діяльність АТП у розрізі окремих функціональних складових ЕБП.

Для проведення ранжування загроз економічній безпеці АТП була задіяна експертна група, до якої входило по п'ять чоловіків,

що обіймають керівні посади на автотранспортних підприємствах, які відповідали за перебіг подій у таких сферах: фінансові питання, технологічний процес, інформаційне, інвестиційне й юридичне забезпечення, екологічний нагляд. Отриманий в результаті розрахунків коефіцієнт конкордації підтвердив добрий ступінь узгодженості експертної оцінки. Проведена перевірка вірогідності обраної гіпотези про наявність згоди між експертами (керівниками АТП) за критерієм Пірсона ( $\chi^2$ ) з ймовірністю 95 % показала прийнятність, що вказує на обґрунтованість та правильність ранжування.

На першому етапі дослідження експертам було запропоновано проранжувати методом попарного порівняння загрози, перелік яких наведено у додатку Г, у розрізі окремих функціональних складових (фінансовій, кадровій, техніко-технологічній, політико-правовій, інформаційній, екологічній, інноваційно-інвестиційній) економічної безпеки автотранспортних підприємств за дев'ятибальною шкалою, тобто розташувати їх в порядку зменшення впливу на рівень ЕБП, що дозволило виявити проблемні зони і низку деструктивних явищ, які порушують стабільне функціонування суб'єктів господарювання, що функціонують у сфері надання автотранспортних послуг.

Під час ранжування загроз методом попарного порівняння у розрізі фінансової складової економічної безпеки АТП експертами визначено, що найбільшу значущість (локальний вектор пріоритетів) мають такі загрози як: неефективна тарифна політика і маркетингова політика, неефективне фінансове планування, платоспроможність споживачів, що вказує на істотну залежність у роботі автотранспортного підприємства від рівня якості й обґрунтованості цілеспрямованої беззбиткової діяльності постачальників автотранспортної послуги для задоволення потреб споживачів такого виду сервісу (рис. 2.17).

Аналізуючи вплив деструктивних загроз, що впливають найменше на фінансову функціональну складову, експерти вказали на такі: жорстка кредитка політика, інфляційний процеси та підвищення цін на поливо, енергоресурси і матеріали.

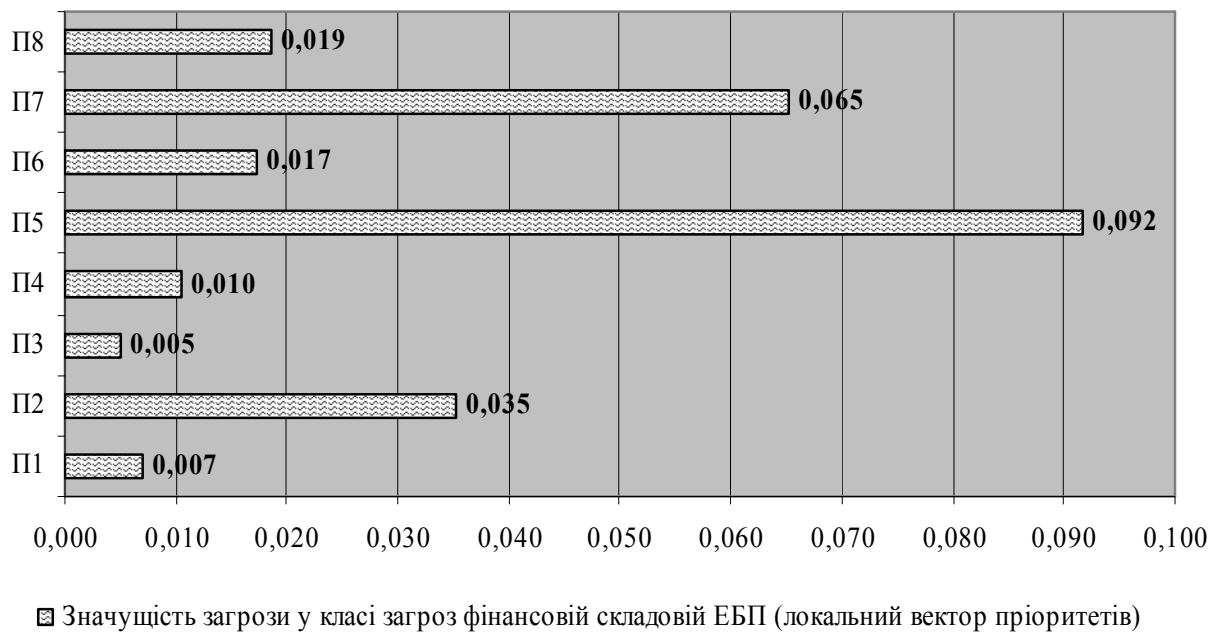


Рисунок 2.17 – Гістограма значущості загроз фінансовій складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

Результати ранжування у класі загроз фінансовій та кадровій складовій економічної безпеки АТП наведено у таблиці 2.13 та 2.14 відповідно.

У класі загроз кадровій складовій економічної безпеки підприємства найбільший вплив на стабільне функціонування АТП мають такі загрози: низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників, низький рівень кваліфікації персоналу й управління персоналом, що свідчить про значну залежність ефективної роботи на підприємстві, його захисту від низки дестабілізуючих ситуацій від високоорганізованої систему кадрового менеджменту, системи самомотивації і стимулювання на АТП.

Найменшу значущість та незначний вплив мають такі загрози, як переманювання кваліфікованих кадрів, несвоєчасна виплата заробітної плати, соціальна незабезпеченість робітників, що зображено на рис. 2.18.

Таблиця 2.13 – Дослідження значущості загроз фінансовій складовій економічної безпеки АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у класі загроз фінансовій складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньоарифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Інфляційні процеси	П1	0,018	0,031	0,032	0,032	0,026	0,028	7	0,0069
Платоспроможність споживачів	П2	0,094	0,155	0,139	0,158	0,157	0,141	3	0,0353
Жорстка кредитна політика	П3	0,035	0,018	0,017	0,015	0,017	0,020	8	0,0051
Підвищення цін на паливо, енергоресурси і матеріали	П4	0,056	0,042	0,036	0,038	0,037	0,042	6	0,0105
Неефективне тарифна політика	П5	0,357	0,335	0,358	0,395	0,385	0,366	1	0,0918
Неефективна організаційна структура	П6	0,103	0,062	0,066	0,056	0,060	0,069	5	0,0174
Неефективне фінансове планування	П7	0,231	0,283	0,281	0,244	0,261	0,260	2	0,0653
Неефективна маркетингова політика	П8	0,106	0,075	0,071	0,063	0,057	0,074	4	0,0186
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,2508

Таблиця 2.14 – Дослідження значущості загроз кадровій складовій економічної безпеки АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у класі загроз фінансовій складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньоарифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,134	0,146	0,134	0,137	0,119	0,134	5	0,026
Промислове шпигунство	П10	0,144	0,138	0,125	0,148	0,149	0,141	4	0,027
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,215	0,173	0,251	0,277	0,279	0,239	1	0,046
Низький рівень управління персоналом	П12	0,128	0,154	0,144	0,134	0,156	0,143	3	0,028
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,110	0,136	0,134	0,128	0,128	0,127	6	0,025
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,058	0,069	0,077	0,049	0,055	0,062	7	0,012
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,210	0,184	0,134	0,128	0,114	0,154	2	0,030
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,194

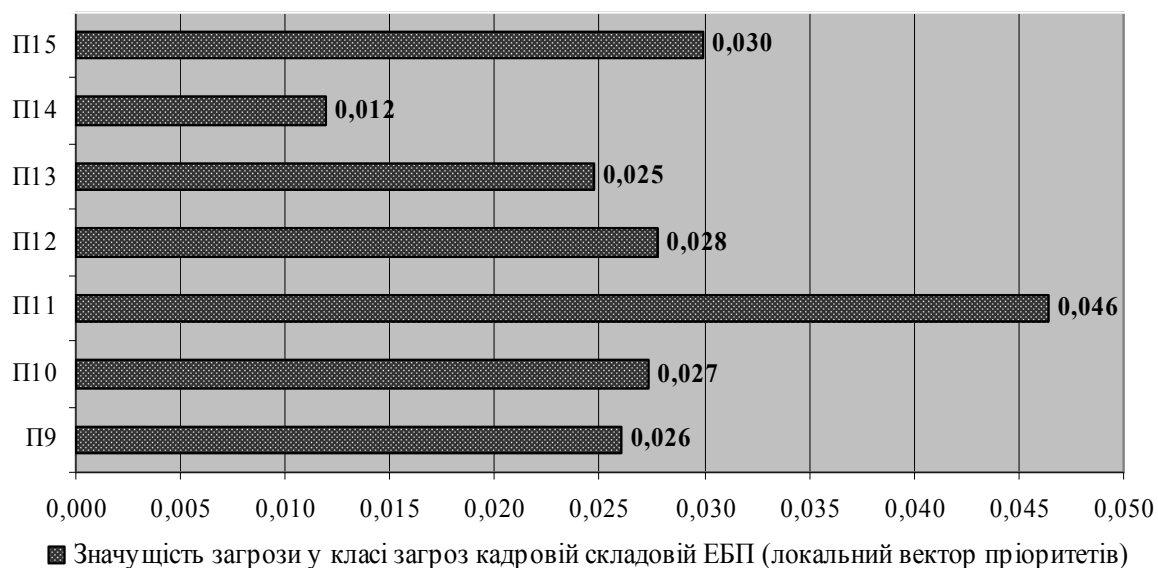


Рисунок 2.18 – Гістограма значущості загроз кадровій складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

Аналізуючи клас загроз техніко-технологічній складовій економічної безпеки АТП, експертами наголошено на вирішальній ролі таких небезпечних явищ як: збільшення ресурсоемності у вартості послуг, підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху, фізичний знос основних фондів, неповна завантаженість потужностей, що наглядно продемонстровано на рис. 2.19.

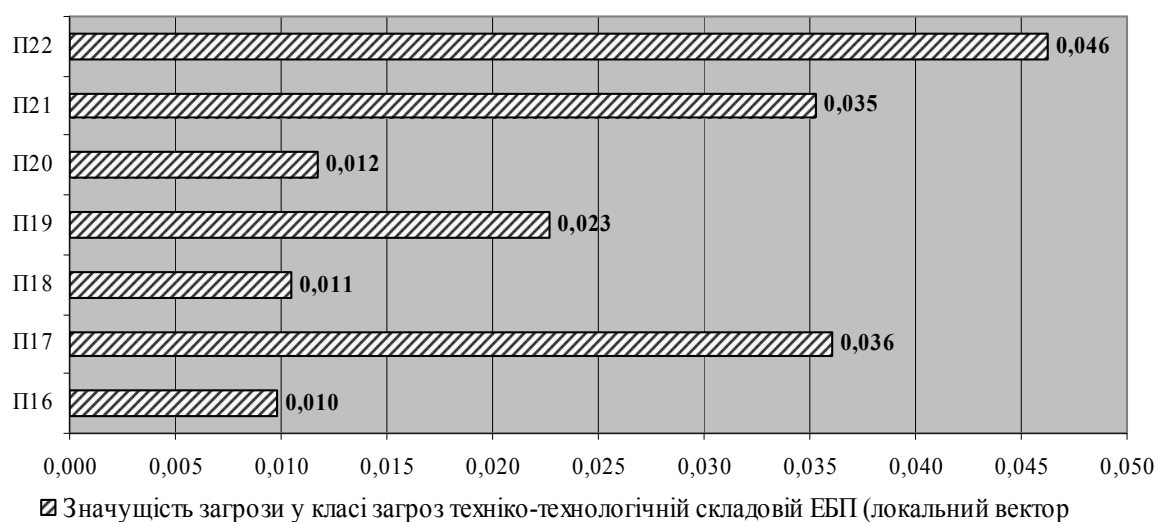


Рисунок 2.19 – Гістограма значущості загроз техніко-технологічній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

При чому, такий вибір є обґрунтованим, оскільки рівень зношеності автомобільного парку є досить значним, а ступінь аварійності на дорозі й збільшення кількості ДТП – це потужний дестимулятор розвитку розгалуженості маршрутів, що пропонуються автотранспортними підприємствами. Найменшу увагу у дослідженні рівня економічної безпеки АТП слід приділяти, на думку експертів, зменшенню ресурсовіддачі й оборотності коштів, моральному старінню ОВФ, недостатньому вибору техніки і технологій на вітчизняному ринку. Результати дослідження значущості загроз техніко-технологічній складовій економічної безпеки АТП представлено у таблиці 2.15.

Під час проведення ранжування методом попарного порівняння експертами у класі загроз політико-правовій складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств визначено, що найбільшу значущість або локальний вектор пріоритетів мають такі загрози: помилки у сфері документообігу, помилки у заповненні замовлень, неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації, найменшу значущість – політичні кризи, бюрократичні перепони, корупція, відповідність договорів транспортному законодавству, військові дії, народні заворушення (табл. 2.16, рис. 2.20).

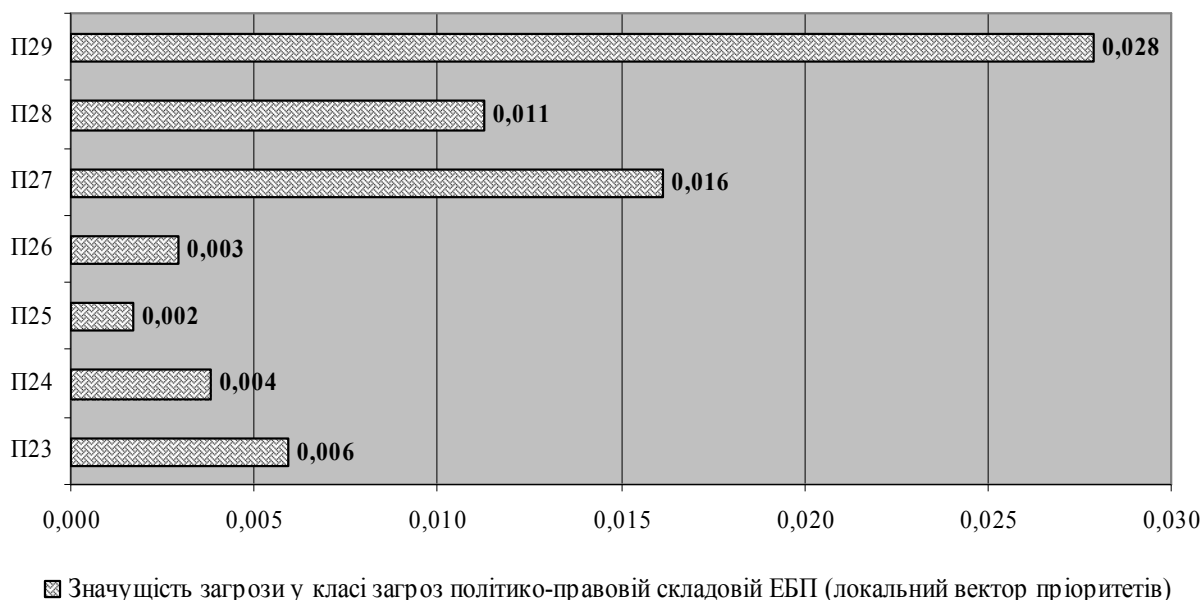


Рисунок 2.20 – Гістограма значущості загроз політико-правовій складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств



Таблиця 2.15 – Дослідження значущості загроз техніко-технологічної складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

Показник	Умов. позначення	Значущість загрози у класі загроз техніко-технологічній складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньоарифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,060	0,065	0,052	0,053	0,056	0,057	7	0,010
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,193	0,112	0,245	0,251	0,243	0,209	2	0,036
Моральне старіння основних фондів	П18	0,060	0,076	0,052	0,057	0,060	0,061	6	0,011
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,121	0,178	0,105	0,116	0,140	0,132	4	0,023
Зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів	П20	0,082	0,066	0,059	0,063	0,071	0,068	5	0,012
Фізичний знос основних фондів	П21	0,241	0,241	0,202	0,170	0,169	0,205	3	0,035
Збільшення ресурсоємності у вартості послуг	П22	0,243	0,262	0,284	0,290	0,262	0,268	1	0,046
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,172

Результати дослідження загроз інформаційній складовій економічної безпеки АТП представлено у таблиці 2.17, які підтверджують, що електронні віруси, спами, неефективність комунікацій між підрозділами, відсутність або моральне старіння програмного забезпечення, низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації – це небезпечні явища, які вказують на значну залежність роботи АТП від високотехнологічних засобів надходження, збереження й обробки інформації з внутрішніх і зовнішніх джерел.

Такі загрози інформаційній складовій ЕБП, як недостатнє фінансування інформаційних служб, витік інформації, підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації мають незначний вплив на рівень економічної безпеки, що зображено на рис. 2.21.

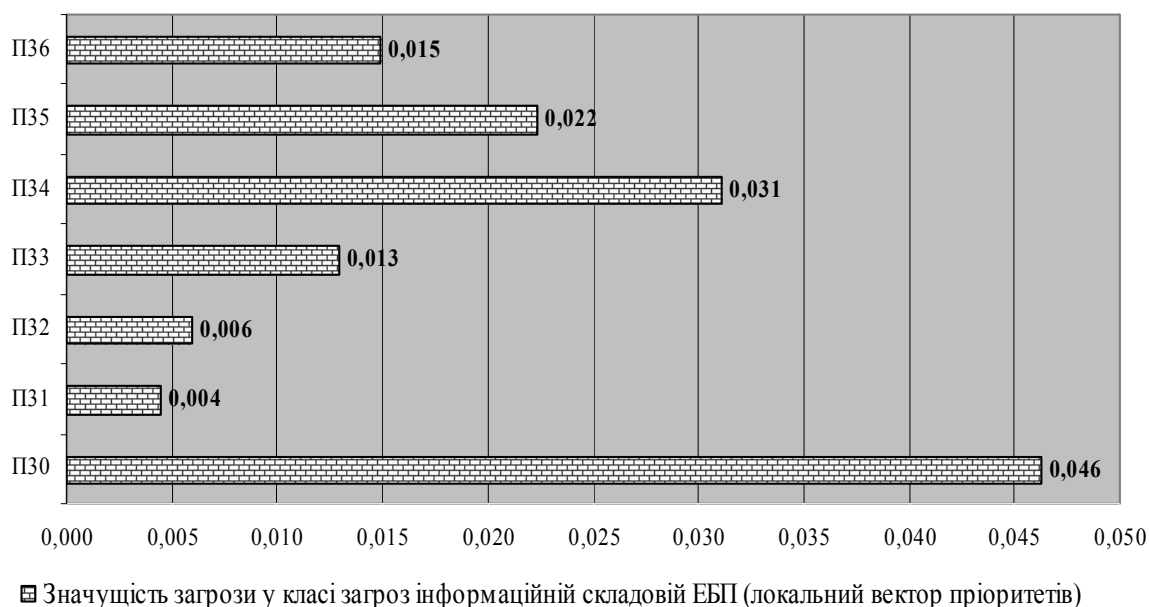


Рисунок 2.21 – Гістограма значущості загроз інформаційній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

Під час проведення ранжування було виявлено найбільш суттєві загрози екологічній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств, зокрема виявлені такі: штрафування і скасування ліцензій, збільшення витрат через забруднення довкілля, низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів, недотримання чинних екологічних норм, стандартів.

Таблиця 2.16 – Дослідження значущості загроз політико-правовій складовій ЕБ АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у класі загроз політико-правовій складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньо-арифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Політичні кризи	П23	0,085	0,093	0,089	0,082	0,078	0,085	4	0,006
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,056	0,053	0,050	0,055	0,061	0,055	5	0,004
Військові дії, народні заворушення	П25	0,032	0,021	0,023	0,021	0,026	0,025	7	0,002
Невідповідність договорів транспортному законодавству	П26	0,060	0,040	0,039	0,036	0,036	0,042	6	0,003
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,225	0,217	0,227	0,239	0,249	0,231	2	0,016
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,185	0,148	0,166	0,151	0,157	0,161	3	0,011
Помилки у сфері документообігу	П29	0,356	0,427	0,407	0,416	0,394	0,400	1	0,028
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,070

Таблиця 2.17 – Дослідження значущості загроз інформаційній складовій ЕБ АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у класі загроз інформаційній складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньо-арифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Електронні віруси, спами	П30	0,317	0,393	0,341	0,302	0,324	0,336	1	0,046
Підриг репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,033	0,023	0,028	0,036	0,044	0,033	7	0,004
Витік інформації	П32	0,053	0,044	0,046	0,040	0,032	0,043	6	0,006
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,099	0,088	0,086	0,095	0,102	0,094	5	0,013
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,198	0,205	0,231	0,256	0,237	0,225	2	0,031
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,184	0,139	0,157	0,169	0,161	0,162	3	0,022
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,115	0,109	0,112	0,102	0,102	0,108	4	0,015
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,138

Такий перелік домінуючих загроз у розрізі екологічної складової підтверджує тезу щодо необхідності впровадження таких транспортних засобів, які б мали характеристики з низькими показниками споживання палива і високої продуктивності з малими викидами шкідливих речовин у дозвілля, що знижували б рівень витрат і небезпеки штрафів, скасування ліцензій на ринку автотранспортних послуг. Результати дослідження загроз екологічній складовій економічної безпеки АТП представлено у таблиці 2.18.

Результати дослідження загроз інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки АТП представлено у таблиці 2.19.

Найменший вплив, за думкою експертів, на рівень економічної безпеки АТП є Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб, екологічні катастрофи, стихійні лиха в світі (рис. 2.22).

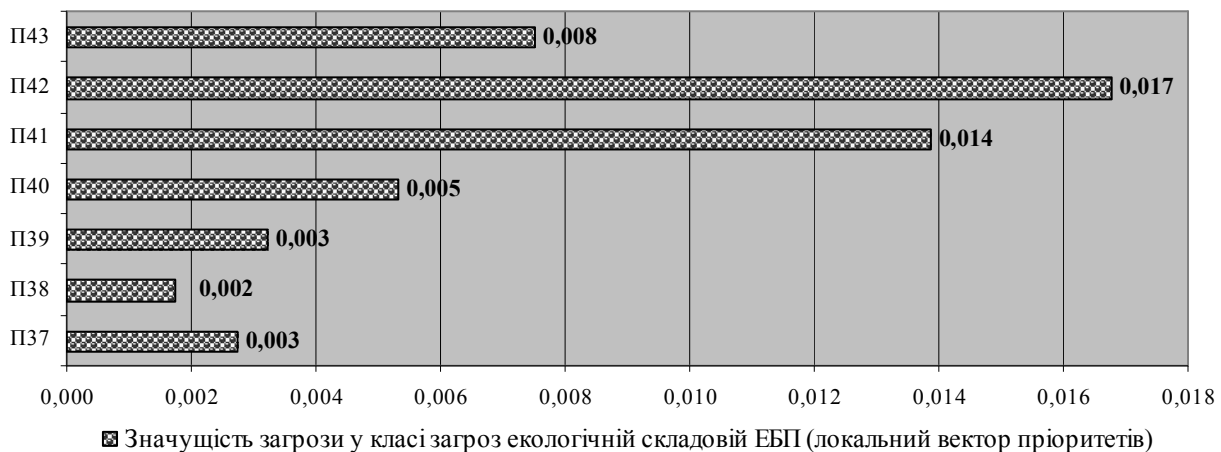


Рисунок 2.22 – Гістограма значущості загроз екологічній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

Так, на думку експертів, у визначеному класі загроз економічної безпеки автотранспортних підприємств найбільшу значущість мають такі загрози: Низький рівень забезпечення виробничими запасами, власними й залученими оборотними коштами, Збільшення податкового навантаження на транспорт, залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі.

Таблиця 2.18 – Дослідження значущості загроз екологічній складовій економічної безпеки АТП

Показник	Умов. позна.	Значущість загрози у класі загроз екологічній складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньо-арифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Екологічні катастрофи	П37	0,054	0,046	0,047	0,065	0,054	0,053	6	0,003
Стихійні лиха в світі	П38	0,034	0,033	0,036	0,035	0,034	0,034	7	0,002
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,056	0,065	0,067	0,060	0,068	0,063	5	0,003
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,100	0,095	0,098	0,119	0,107	0,104	4	0,005
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,274	0,379	0,229	0,240	0,232	0,271	2	0,014
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,309	0,251	0,380	0,329	0,368	0,328	1	0,017
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,171	0,131	0,144	0,152	0,136	0,147	3	0,008
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,051

Таблиця 2.19 – Дослідження значущості загроз інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у класі загроз інноваційно-інвестиційній складовій ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньо-арифметичне значення	Ранг	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5			
Збільшення податкового навантаження на транспорт	П44	0,136	0,150	0,140	0,152	0,154	0,146	3	0,018
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,049	0,035	0,032	0,095	0,061	0,054	6	0,007
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,367	0,384	0,396	0,292	0,282	0,344	1	0,043
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,243	0,249	0,232	0,259	0,262	0,249	2	0,031
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,099	0,090	0,102	0,081	0,112	0,097	4	0,012
Невикористання інновацій під час надання послуг	П49	0,064	0,057	0,060	0,079	0,082	0,068	5	0,008
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,040	0,036	0,038	0,042	0,048	0,041	7	0,005
Сума	-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	-	0,124

Найменшу – невикористання інновацій під час надання послуг, форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал), низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій, що демонструє рис. 2.23. Варто наголосити, що загрози інноваційно-інвестиційній складовій – це сукупність небезпечних явищ, які можуть виникнути з причин недостатнього рівня фінансування АТП, як внутрішнього, так і зовнішнього.

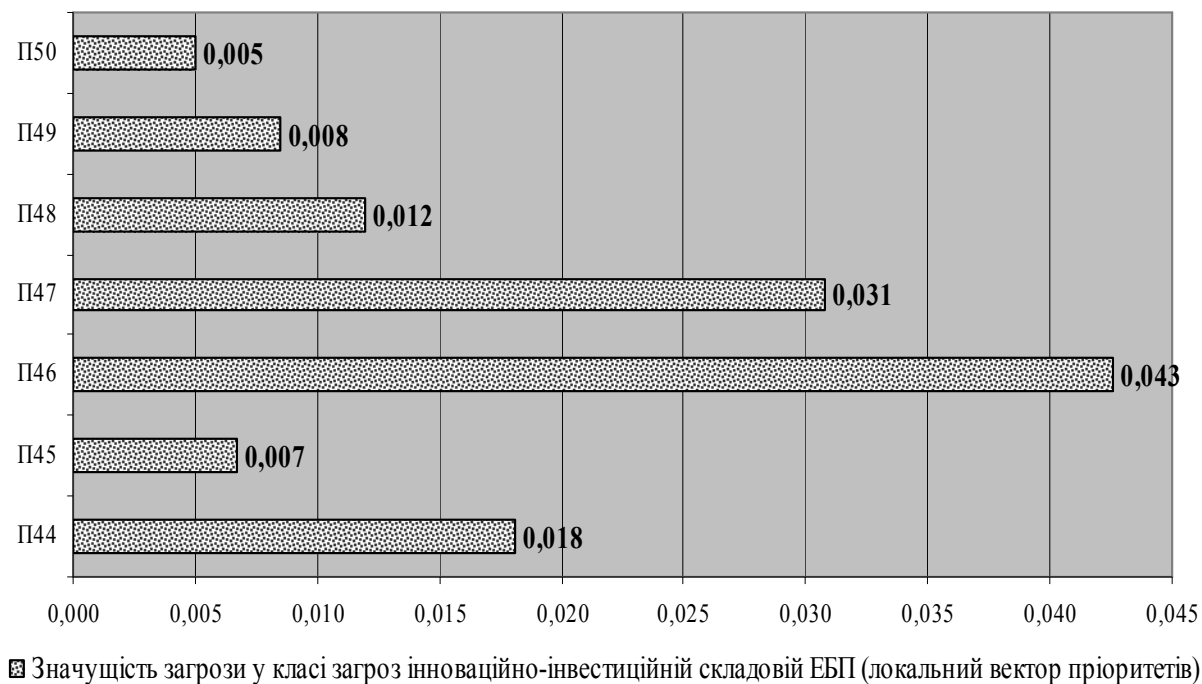


Рисунок 2.23 – Гістограма значущості загроз інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств

У відповідності до запропонованого алгоритму ранжування домінуючих загроз, що є одним з головних елементів управління економічної безпеки АТП, подальшим етапом дослідження стало ранжування класів загроз функціональних складових економічної безпеки, а саме: фінансовій, техніко-технологічній, кадровій, політико-правовій, інформаційній, екологічній, інноваційно-інвестиційній. Отже, на підґрунті методу попарного порівняння п'ятьма експертами, результати якого наведено у таблиці 2.20, визначено значущість кожного класу загроз в усьому комплексі деструктивних явищ, що становлять небезпеку економічній безпеці АТП. Так, клас загроз

фінансової складової економічної безпеки автотранспортних підприємств має найбільшу значущість та займає перше і пріоритетне місце для подальшого дослідження та розробки комплексу превентивних заходів для зменшення рівня загроз і можливих негативних наслідків через прояви останніх. Другий ранг (місце) займають загрози класу, що віднесено до небезпечних явищ кадровій складовій ЕБП, що вказує на суттєве значення ролі показників роботи кадрового менеджменту у роботі АТП.

Таблиця 2.20 – Оцінка значущості класів загроз АТП

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП (локальний вектор пріоритетів)					Середньо-арифметичне значення	Ранг
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5		
Загрози фінансовій складовій ЕБП	31	0,25	0,28	0,18	0,18	0,21	0,22	1
Загрози кадровій (інтелектуальній) складовій ЕБП	32	0,19	0,18	0,26	0,25	0,16	0,21	2
Загрози техніко-технологічній складовій ЕБП	33	0,17	0,17	0,19	0,19	0,13	0,17	3
Загрози політико-правовій складовій ЕБП	34	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,07	6
Загрози інформаційній складовій ЕБП	35	0,14	0,13	0,13	0,13	0,10	0,13	5
Загрози екологічній складовій ЕБП	36	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,05	7
Загрози інноваційно-інвестиційній складовій ЕБП	37	0,12	0,12	0,12	0,12	0,25	0,15	4

Третє і четверте місце займають загрози техніко-технологічній і інноваційно-інвестиційній складовій ЕБП, питома вага яких дорівнює 0,18 і 0,15 відповідно, що вказує на суттєву вірогідність небезпеки можливо очікувати у сфері підривів технологічного потенціалу АТП, порушення технологічної дисципліни, відсутності або обмеженості інноваційної діяльності, інвестиційної непривабливості, значної енергоємності виробничо-технологічних процесів автотранспортних підприємств. Серед виокремлених класів загрози інформаційній складовій, які пов'язані із неотримання своєчас-

ної і достовірної інформації інформаційно-аналітичними службами для проведення подальшого аналізу і вживання необхідних заходів для забезпечення економічної безпеки АТП посідають п'ятий ранг. Загрози класу політико-правовій складовій посідають шосте місце за значущістю у загальному впливі на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств, що вказує на несуттєву роль деструктивних явищ, які порушують нормальний рівень правової захищеності як самого автотранспортного підприємства, так і його працівників у рамках договірної і ділової документації, комерційної інформації, дотримання норм патентного права, цензуру публічної інформації. За результатами ранжування найменший вплив серед досліджуваних класів загроз і сьоме місце (ранг) мають загрози екологічній складовій економічної безпеки АТП, які спричиняють низку негативних зрушень у сфері відповідності нормативним параметрам, затвердженим екологічним законодавством, втрати здоров'я працівниками АТП, прибутків через значні штрафні санкції.

Структура загроз у розрізі окремих функціональних складових економічної безпеки, що порушують стабільне функціонування автотранспортних підприємств, за результатами ранжування методом парного порівняння наведено на рис. 2.24.

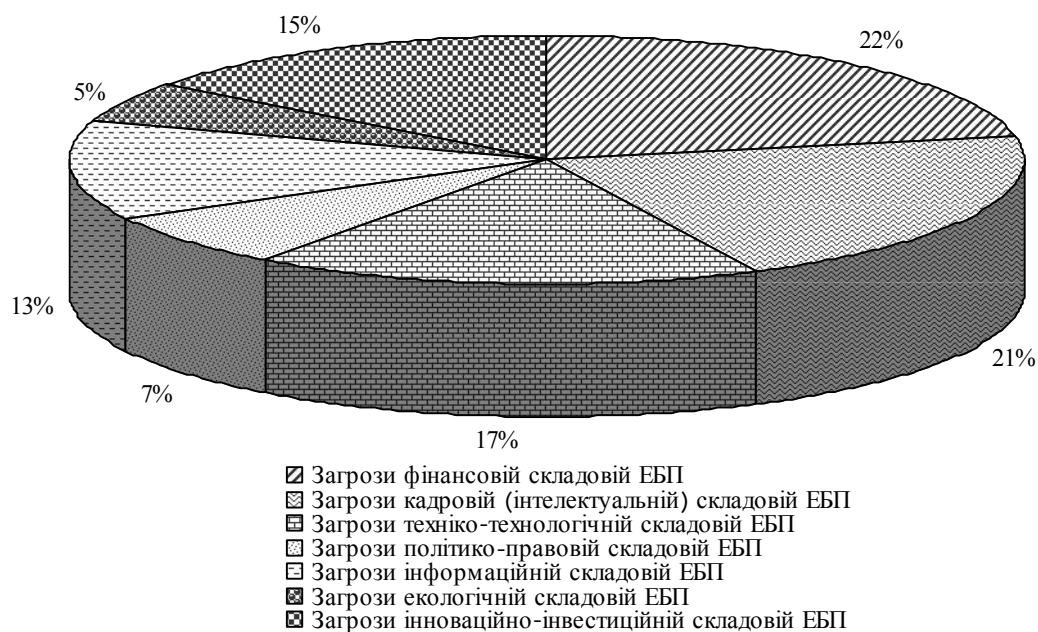


Рисунок 2.24 – Структура загроз у розрізі функціональних складових економічної безпеки АТП



Подальшим етапом дослідження стало знаходження питомої ваги окремої загрози у повному комплексі загроз економічної безпеки автотранспортних підприємств і виявлення рангу домінуючих загроз, результати якого наведено у таблиці 2.21.

Таблиця 2.21 – Результати розрахунків домінуючих загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП	Ранг
Інфляційні процеси	П1	0,0069	37
Платоспроможність споживачів	П2	0,0353	10
Жорстка кредитна політика	П3	0,0051	42
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,0105	33
Неефективне тарифна політика	П5	0,0918	1
Неефективна організаційна структура	П6	0,0174	22
Неефективне фінансове планування	П7	0,0653	3
Неефективна маркетингова політика	П8	0,0743	2
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,026	17
Промислове шпигунство	П10	0,027	16
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,046	4
Низький рівень управління персоналом	П12	0,028	15
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,025	18
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,012	29
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,030	13
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,010	34
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,036	8
Моральне старіння основних фондів	П18	0,011	32
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,023	19
Зменшення ресурсівіддачі й оборотності коштів	П20	0,012	30
Фізичний знос основних фондів	П21	0,035	9
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22	0,046	6
Політичні кризи	П23	0,006	39
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,004	45
Військові дії, народні заворушення	П25	0,002	50
Відповідність договорів транспортному законодавству	П26	0,003	47
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,016	24
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,011	31
Помилки у сфері документообігу	П29	0,028	14
Електронні віруси, спами	П30	0,046	5
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,004	44
Витік інформації	П32	0,006	40
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,013	27
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,031	11

Показник	Умов. познач.	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП	Ранг
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,022	20
Низький рівень об'єктивності зовнішньої, внутрішньої інформації	П36	0,015	25
Екологічні катастрофи	П37	0,003	48
Стихійні лиха в світі	П38	0,002	49
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,003	46
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,005	41
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,014	26
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,017	23
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,008	36
Збільшення податкового навантаження на транспорт	П44	0,018	21
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,007	38
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,043	7
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,031	12
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,012	28
Невикористання інновацій під час надання послуг	П49	0,008	35
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,005	43

За результатами проведеного ранжування домінуючих загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств визначено найбільш значущі з комплексу небезпечні явища, що можуть негативно вплинути на функціонування АТП (рис. 2.25).

До найбільш значущих і домінуючих загроз віднесено такі: неефективне тарифна політика і маркетингова політика, неефективне фінансове планування, низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників, електронні віруси, спами, збільшення ресурсоемності у вартості послуг, низький рівень забезпечення виробничими запасами, підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху, фізичний знос основних фондів, платоспроможність споживачів, неефективність комунікацій між підрозділами, тому принципова схема управління економічною безпекою автотранспортних підприємств повинна враховувати визначені домінуючі загрози, що порушують стабільне функціонування АТП.

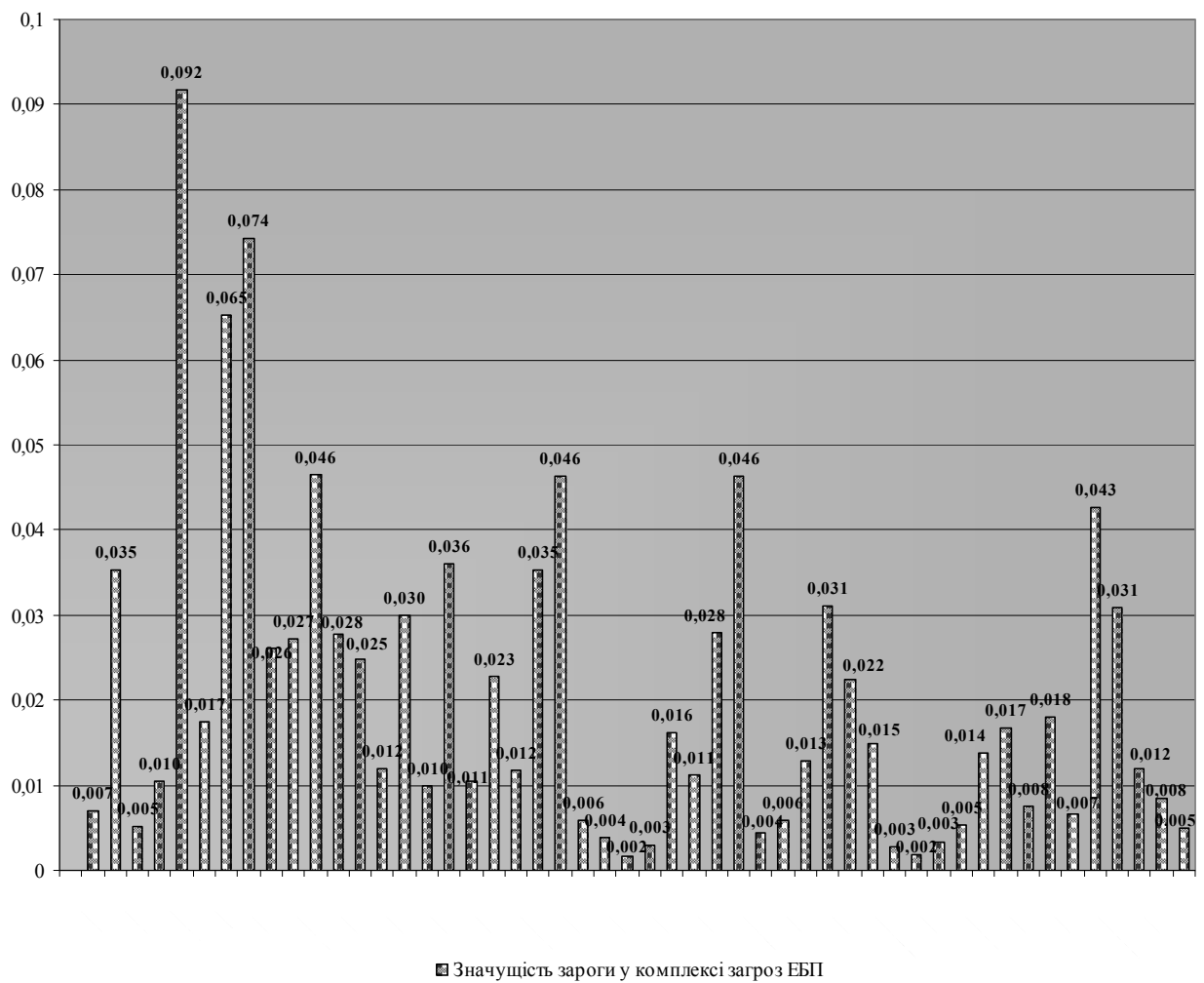


Рисунок 2.25 – Ранжування загроз економічній безпеці АТП

## **3 МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ**

### **3 УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АТП**

#### **3.1 Вірогіднісно-сценарний підхід до управління економічною безпекою автотранспортних підприємств**

Будучи за своєю природою відкритою складною соціально-економічною системою, автотранспортне підприємство, яке постійно перебуває під впливом великого розмаїття чинників неоднорідного і мінливого зовнішнього середовища та має на меті ефективне господарювання, функціонування і динамічний розвиток, повинно володіти певною гнучкістю й адаптивністю до усіх можливостей, які відкриваються. У такій площині в мінливих умовах нестабільності ринкового середовища, якому притаманні динамічність економічних перетворень, ресурсний дефіцит, висока витратоємність у калькулюванні собівартості, постійні зміни в політико-правовій сфері та іншими несприятливими чинниками прямого й опосередкованого впливу на ефективність функціонування АТП, актуалізується негайна потреба у застосуванні науково обґрунтованих методів управління економічною безпекою підприємства зокрема.

З метою підвищення ефективності управління підприємством пропонується схема процесу управління економічною безпекою автотранспортних підприємств, яка передбачає багатоетапну процедуру з дослідження й аналізу розгалуженої і мінливої сукупності зовнішніх чинників, діагностики внутрішнього середовища через призму ідентифікації слабких і сильних сторін, потенційних можливостей і перешкод, розробки комплексу превентивних заходів щодо нівелювання впливу деструктивних явищ і ситуацій, впровадження й за необхідності коригування останнього, підсистем оцінювання рівня економічної безпеки і ранжування домінуючих загроз (рис. 3.1).



Рисунок 3.1 – Схема процесу управління економічною безпекою АТП

Запропонована схема послідовності реалізації управлінських процесів, що спрямовані на забезпечення стійкого й стабільного функціонування АТП, і відповідно, досягнення рівня економічної безпеки, передбачає багатоетапний механізм, який передбачає постійну модифікацію з використанням певного комплексу методів управління на всіх етапах на основі інформаційних потоків і адаптується до змін середовища. Підкреслимо, що запропонована модель управління економічною безпекою автотранспортних підприємств побудована на підґрунті використання рекурсивного підходу, який передбачає визначення класу або об'єктів методів попереднім завданням одного або декількох (звичайно простих) його базових випадків або методів, а потім завданням на їх основі правила побудови класу, який визначається.

Досягнення стійкого, стабільного функціонування автотранспортного підприємства, його високої конкурентоспроможності, незалежності й автономії у поточному і майбутньому періодах є головним критерієм ефективності управління економічною безпекою АТП.

Сутнісний зміст запропонованої схеми передбачає таку процедуру. На підґрунті отриманої інформації, що є результатом виваженої аналітичної роботи умов, чинників і складових зовнішнього середовища АТП, яка охоплює проведення ретроспективного аналізу, стратегічного аналізу, діагностики внутрішнього середовища автотранспортного підприємства, що передбачає проведення оцінки фінансового стану, SWOT-аналізу з виявленням сильних і слабких сторін, можливостей, перешкод, суб'єкт управління окреслює певне коло завдань та переходить до розв'язання конкретної задачі управління, а саме: ідентифікації рівня економічної безпеки АТП.

Оцінювання рівня ЕБ автотранспортного підприємства займає особливе місце в процесі управління економічною безпекою, оскільки являючи собою методичний базис і є основою подальших обґрунтованих управлінських дій і рекомендацій одночасно, є неодмінним і необхідним інструментом багатосторонньої ідентифікації такого виваженого, складного і неоднозначного явища як економічна безпека підприємства. Вже була розкрита процедура реалізації методичного підходу до оцінювання рівня економічної безпеки АТП, який, враховуючи динамізм і змінюваність внутрішнього і зовнішнього середовища діяльності сучасних підприємств через перма-

ментні перетворення, зміни його основних параметрів, повинен бути системним. У центрі такої оцінки є сукупність взаємопов'язаних елементів, аналіз котрих дозволяє прийняти рішення на основі інтегрального показника за допомогою використання методів багатовимірного факторного аналізу, що досить суттєво розкривають можливості інтегральної оцінки й аналізу явищ, яким притаманні емерджентні властивості, та котрі широко використовуються для дослідження впливу різних чинників на стан і динаміку системи, розкриваючи наявність та глибину взаємозв'язку її структурних елементів.

Розглядаючи автотранспортне підприємство як відкриту систему, яка здійснює взаємний активний обмін інформацією з зовнішнім і внутрішнім середовищем та перебуває під неоднозначним впливом мінливого і динамічного зовнішнього оточення, що стає джерелом додаткових проблем в управлінській діяльності, було виокремлено ще один важливий етап – ранжування домінуючих загроз. Він передбачає ідентифікацію широкого кола домінуючих загроз у розрізі функціональних складових економічної безпеки АТП. Оскільки не врахування одночасного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, відсутність ймовірності настання загроз і рівня їх впливу на нормальне функціонування АТП може призвести до негативних наслідків, зокрема: зменшення рівня прибутків, збільшення рівня податкового навантаження, зменшення сегменту ринку, загострення конфліктів між працівниками підприємства тощо.

Ранжування домінуючих загроз економічній безпеці автотранспортного підприємства вже було проведено у попередньому розділі, наголосимо лише, що важливість і доцільність цієї складової принципової схеми управління економічною безпекою АТП підтверджується підвищенням ролі впливу загроз на ЕБП та збереженням цілісності і нормального функціонування суб'єктів господарювання, які працюють у сфері надання автотранспортних послуг під впливом великого розмаїття деструктивних і дестабілізуючих явищ, котрі здатні спричинити суттєві збитки, знизити значення результативних показників роботи та зрештою призвести до банкрутства АТП.

Подальшим етапом є розрахунок вірогідності настання домінуючих загроз. Він передбачає надання необхідної інформації щодо вірогіднісного настання тієї або іншої загрози економічній безпеці автотранспортних підприємств для подальших управлінських дій, а саме: визначення прогнозованого розвитку подій на автотранспорт-

ному підприємстві у разі негативного впливу домінуючих загроз. Отже, з метою підвищення ефективності управління економічною безпекою АТП був проведений розрахунок вірогідності настання домінуючих загроз, за допомогою використання методу експертних оцінок.

Для проведення розрахунків вірогідності настання загроз економічної безпеки АТП була задіяна експертна група, до якої входило по п'ять чоловіків, що обіймають керівні посади на автотранспортних підприємствах.

Отриманий в результаті розрахунків коефіцієнт конкордації (0,912) підтвердив добрий ступінь узгодженості експертної оцінки (додаток 3). Проведена перевірка вірогідності обраної гіпотези про наявність згоди між експертами (керівниками АТП) за критерієм Пірсона ( $\chi^2$ ) з ймовірністю 95 % показала прийнятність, що вказує на обґрунтованість і правильність розрахунків. На етапі дослідження вірогідності настання загроз експертам було запропоновано визначити можливість впливу загроз на економічну безпеку АТП, методом попарного порівняння за дев'ятибальною шкалою. Мається на увазі розташувати їх в порядку зменшення вірогідності настання загрози рівню ЕБП, що дозволило виявити потенційні проблемні зони і низку деструктивних явищ, які порушують стабільне функціонування АТП. Отже, ґрунтуючись на результатах проведених розрахунків вірогідності настання загроз економічної безпеки АТП, які наведено у таблиці 3.1.

Встановлено, що найбільший ступінь настання мають загрози, які можна умовно поділити на дві групи, а саме: зовнішні та внутрішні загрози. До першої виділеної нами сукупності відносяться такі: форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал), бюрократичні перепони, корупція, жорстка кредитна політика, соціальна незабезпеченість робітників, підвищення цін на енергоресурси і матеріали, Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб тощо.



Таблиця 3.1 – Результати розрахунків вірогідності настання загрози економічній безпеці автотранспортних підприємств

Показник	Умов. позн.	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП	Вірогідність настання загроз		
			За песимістичним сценарієм	За найбільш вірогідним сценарієм	За оптимістичним сценарієм
Інфляційні процеси	П1	0,007	1,00	0,8	0,6
Платоспроможність споживачів	П2	0,035	0,70	0,5	0,4
Жорстка кредитна політика	П3	0,005	0,80	0,7	0,5
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,01	0,80	0,6	0,5
Неефективне тарифна політика	П5	0,092	0,80	0,7	0,5
Неефективна організаційна структура	П6	0,017	0,80	0,7	0,5
Неефективне фінансове планування	П7	0,065	0,80	0,7	0,5
Неефективна маркетингова політика	П8	0,074	0,80	0,7	0,5
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,026	0,50	0,3	0,2
Промислове шпигунство	П10	0,027	0,50	0,3	0,2
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,046	0,70	0,5	0,4
Низький рівень управління персоналом	П12	0,028	0,80	0,7	0,5
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,025	1,00	0,8	0,6
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,012	0,70	0,5	0,4
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,03	0,90	0,7	0,5
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,01	0,70	0,5	0,5
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,036	0,90	0,8	0,5
Моральне старіння основних фондів	П18	0,011	0,70	0,4	0,5
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,023	1,00	0,8	0,5
Зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів	П20	0,012	0,90	0,6	0,5
Фізичний знос основних фондів	П21	0,035	0,90	0,7	0,5
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22	0,046	0,80	0,6	0,5
Політичні кризи	П23	0,006	0,70	0,5	0,4
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,004	1,00	0,8	0,6
Військові дії, народні заворушення	П25	0,002	0,50	0,3	0,2

Показник	Умов позн.	Значущість загрози у комплексі загроз ЕБП	Вірогідність настання загроз		
			За песимістичним сценарієм	За найбільш вірогідним сценарієм	За оптимістичним сценарієм
Невідповідність договорів транспортному законодавству	П26	0,003	0,70	0,5	0,4
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,016	0,70	0,5	0,4
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,011	0,60	0,4	0,3
Помилки у сфері документообігу	П29	0,028	1,00	0,8	0,7
Електронні віруси, спами	П30	0,046	0,80	0,7	0,5
Підриг репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,004	0,50	0,3	0,2
Витік інформації	П32	0,006	0,60	0,4	0,3
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,013	0,70	0,5	0,4
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,031	0,80	0,7	0,5
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,022	0,80	0,7	0,5
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,015	0,60	0,5	0,4
Екологічні катастрофи	П37	0,003	0,50	0,3	0,2
Стихійні лиха в світі	П38	0,002	0,50	0,3	0,2
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,003	0,80	0,5	0,4
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,005	0,80	0,7	0,5
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,014	0,80	0,7	0,5
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,017	0,80	0,6	0,5
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,008	0,80	0,5	0,4
Збільшення податкового навантаження на транспорт	П44	0,018	1,00	0,8	0,6
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,007	0,80	0,7	0,6
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,043	0,80	0,7	0,6
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,031	0,80	0,7	0,6
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,012	0,80	0,7	0,6
Недостатній рівень забезпеченості підприємства інноваційними підходами у виробничий процес	П49	0,008	1,00	0,8	0,7
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,005	1,00	0,8	0,6

Аналізуючи зміст найбільш вірогідних і суттєвих у розрізі потенційного настання загроз, приходимо умовиводу, що найбільш значний вплив на економічну безпеку автотранспортних підприємств здійснюють деструктивні явища, які виникають через несприятливі умови в державній сфері, а саме: недостатній рівень розвитку систем кредитко-грошової політики, соціального забезпечення, незбалансованість і відсутність заходів щодо підтримки роботи суб'єктів господарювання, які працюють у сфері надання автотранспортних послуг, призводить до порушення умов стабільного й ефективного функціонування АТП України.

До другої ж множини дестабілізаційних явищ потрапили внутрішні загрози, а саме: неефективне фінансове планування, штрафування і скасування ліцензій, неефективна тарифна політика, неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації, низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами, Невикористання інновацій під час надання послуг, збільшення витрат через забруднення довкілля, залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі, переманювання кваліфікованих кадрів, низький рівень кваліфікації персоналу, збільшення ресурсоемності у вартості послуг, низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників.

На підґрунті проведеного аналізу характеру і сутності внутрішніх найбільш вірогіднісних загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств, робимо такий висновок щодо можливих несприятливих і негативних впливів.

По-перше, фінансове планування на АТП – це один з базисних положень у роботі, через настання загроз саме у цій сфері можлива ситуація, яка призведе до зниження рівня фінансово-економічних показників у роботі АТП, ефективності функціонування останнього, а отже, й рівня економічної безпеки.

По-друге, настання загроз найбільш вірогідне у сфері кадрового забезпечення автотранспортних підприємств, а саме: переманювання кваліфікованих кадрів, низький рівень кваліфікації персоналу, тому питанням, які пов'язані із управлінням персоналу повинна приділятися особлива увага для успішного і тривалого функціонування автотранспортних підприємств.

По-третє, сучасні автотранспортні підприємства України, які націлені на довгострокову перспективу функціонування, особливу

роль віддають новітнім, інноваційним підходами, як в управлінні, так і в інших сферах функціонування АТП, тому настання загроз можливе через неврахування фактору інноваційності.

Подальшим етапом запропонованої схеми УЕБ АТП є побудова вірогіднісних детальних сценаріїв, в яких передбачені три варіанта розвитку подій, у разі настання домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових економічної безпеки. Такі сценарії адекватно відображають відносини, взаємозв'язки, взаємозалежності, ефекти, тиски з боку внутрішнього і зовнішнього середовищ в протилежних прогнозах: песимістичному й оптимістичному.

Такий підхід являє собою ефективний інструмент управління, який допоможе відібрати стратегічну, тактичну альтернативу, що найбільш сприятливо впливе на досягнення поставлених цілей і виконання завдань у контексті досягнення економічної безпеки АТП.

Зважаючи на неоднозначність, мінливість і складність можливих проявів зовнішнього середовища та маючи на меті всебічне розкриття сутності багатогранного процесу УЕБ автотранспортних підприємств, розроблено імітаційну модель впливу і взаємозв'язку загроз, індикаторів на економічну безпеку автотранспортних підприємств, яка слугує важливим теоретичним підґрунтям для розробки виваженої програми дій, які спрямовані на забезпечення стійкого, стабільного функціонування підприємства, незалежності й автономії у поточному і майбутньому періодах (рис. 3.2).

Запропонований алгоритм вірогідності настання загроз в системі управління економічною безпекою АТП був використана для побудови принципової схеми управління економічної безпеки автотранспортних підприємств, в якій були виділені домінуючі загрози та обґрунтовано заходи щодо мінімізації їх впливу на діяльність АТП у розрізі окремих функціональних складових ЕБП.

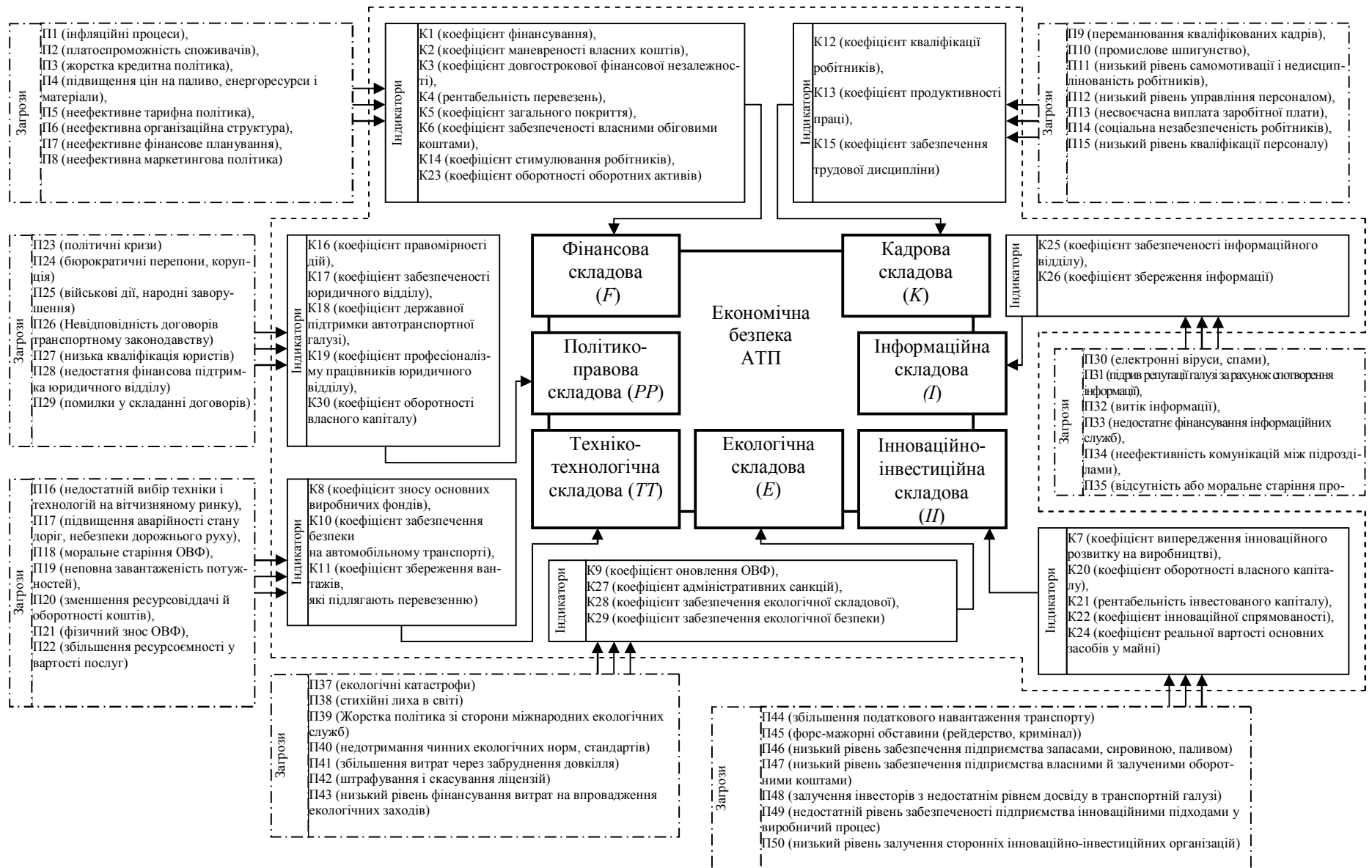


Рисунок 3.2 – Вплив і взаємозв'язок загроз, індикаторів економічної безпеки АТП

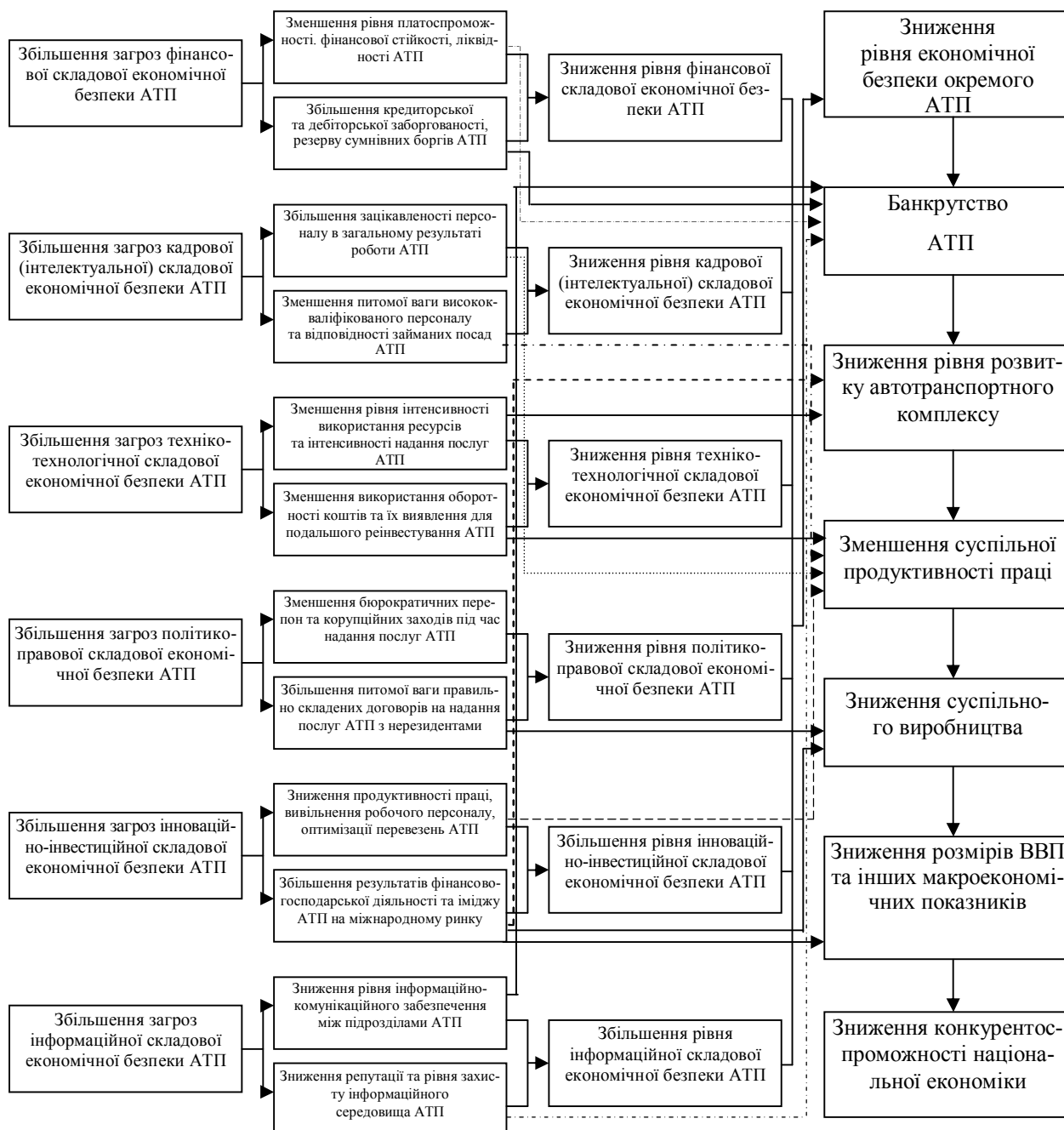


Рисунок 3.3 – Песимістичний сценарій розвитку АТП у разі настання домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових ЕБ

Розглянемо два сценарії розвитку подій у розрізі досягнення автотранспортним підприємством економічної безпеки. Першим є песимістичний сценарій, який є вихідним варіантом з негативним прогнозом впливу настання загроз на окремі функціональні складові економічної безпеки (рис. 3.4). Розвиток подій за песимістичним варіантом передбачає ситуацію, яка характеризується суттєвим збі-

льшенням вірогідності настання дестабілізуючих і деструктивних явищ, зокрема: негативний вплив таких загроз на фінансову складову економічної безпеки автотранспортних підприємств, як впровадження неефективної тарифної політики і маркетингової політики, неефективного фінансового планування, зниження платоспроможності споживачів, призведе до зменшення платоспроможності, кредитоспроможності, стійкості, ліквідності, долі ринку, збільшення фінансової залежності від зовнішніх джерел, збитковості і порушення стабільного функціонування на ринку надання автотранспортних послуг. Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників, кваліфікації персоналу й управління персоналом призведе до незворотних змін у роботі АТП у зв'язку з вагомим внеском ролі персоналу у стабільне функціонування суб'єктів господарювання.

Небезпечні явища, які виникають на підґрунті впливу зовнішнього і зовнішнього середовищ, а саме: збільшення ресурсоемності у вартості послуг, неповна завантаженість потужностей, критичний рівень фізичного зносу автопарку є важелем у зниженні рівня техніко-технологічної складової економічної безпеки автотранспортних підприємств.

Настання загроз політико-правовій складовій, до яких відносимо Помилки у сфері документообігу, Помилки у заповненні замовлень, Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації, політичні кризи, бюрократичні перепони, корупція, Невідповідність договорів транспортному законодавству, військові дії, народні заворушення, призведе до порушення функціонування АТП. Оскільки являють собою потужний дестимулятор, який стримує захист від надмірного податкового тиску, нестабільного законодавства, неефективної роботи юридичного відділу підприємства й усуває неузгодженість діяльності АТП із державними органами.

Деструктивні явища, які вказують на значну залежність роботи АТП від високотехнологічних засобів надходження, збереження й обробки інформації з внутрішніх і зовнішніх джерел, суттєво визначають інформаційну складову економічної безпеки АТП. Так, настання таких загроз, як: недостатнє фінансування інформаційних служб, витік інформації, підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації призведе до незворотних змін у інформаційних структурі і комунікаціях між підрозділами підприємств, які надають автотранспортні послуги.

За песимістичним сценарієм у разі штрафування і скасування ліцензій, збільшенні витрат через забруднення довкілля, недотримання чинних екологічних норм, стандартів автотранспортні підприємства зможуть суттєво знизити рівень екологічної складової економічної безпеки. Оскільки настання таких загроз призведе до підвищення адміністративних і непередбачених значних витрат у загальній структурі, що, у свою чергу, слугуватиме зменшенню прибутковості і рентабельності роботи АТП. У разі настання таких загроз, що дестабілізують стан ЕБ, й інноваційно-інвестиційної складової зокрема: Низький рівень забезпечення виробничими запасами, власними й залученими оборотними коштами, Збільшення податкового навантаження на транспорт, залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі, призведе до зниження продуктивності праці, деоптимізації перевезень АТП.

За песимістичним сценарієм настання загроз призведе до зменшення загального рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств, зниженню рівня конкурентоспроможності останніх, можливого банкрутства АТП, у кінцевому рахунку наслідком якого може стати низький темп розвитку всього автотранспортного комплексу України, дестабілізація національної валюти, загострення інфляційних процесів, зниження темпів загальноекономічного розвитку із поступовим зменшенням таких макроекономічних показників: ВВП, ВНП тощо.

Оптимістичний сценарій розвитку АТП у разі ненастання домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових економічної безпеки відбиває прогностні уявлення про те, наскільки поліпшуються умови функціонування автотранспортних підприємств у тому випадку, коли всі обставини будуть більш сприятливими, ніж заплановано (рис. 3.4).

Отже, за оптимістичним сценарієм передбачається низька вірогідність впливу дестабілізуючих і деструктивних явищ на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств або впровадження таких заходів, що за мінімально можливих втрат будь-якого типу ресурсів призведе до нівелювання або ліквідації таких загроз.



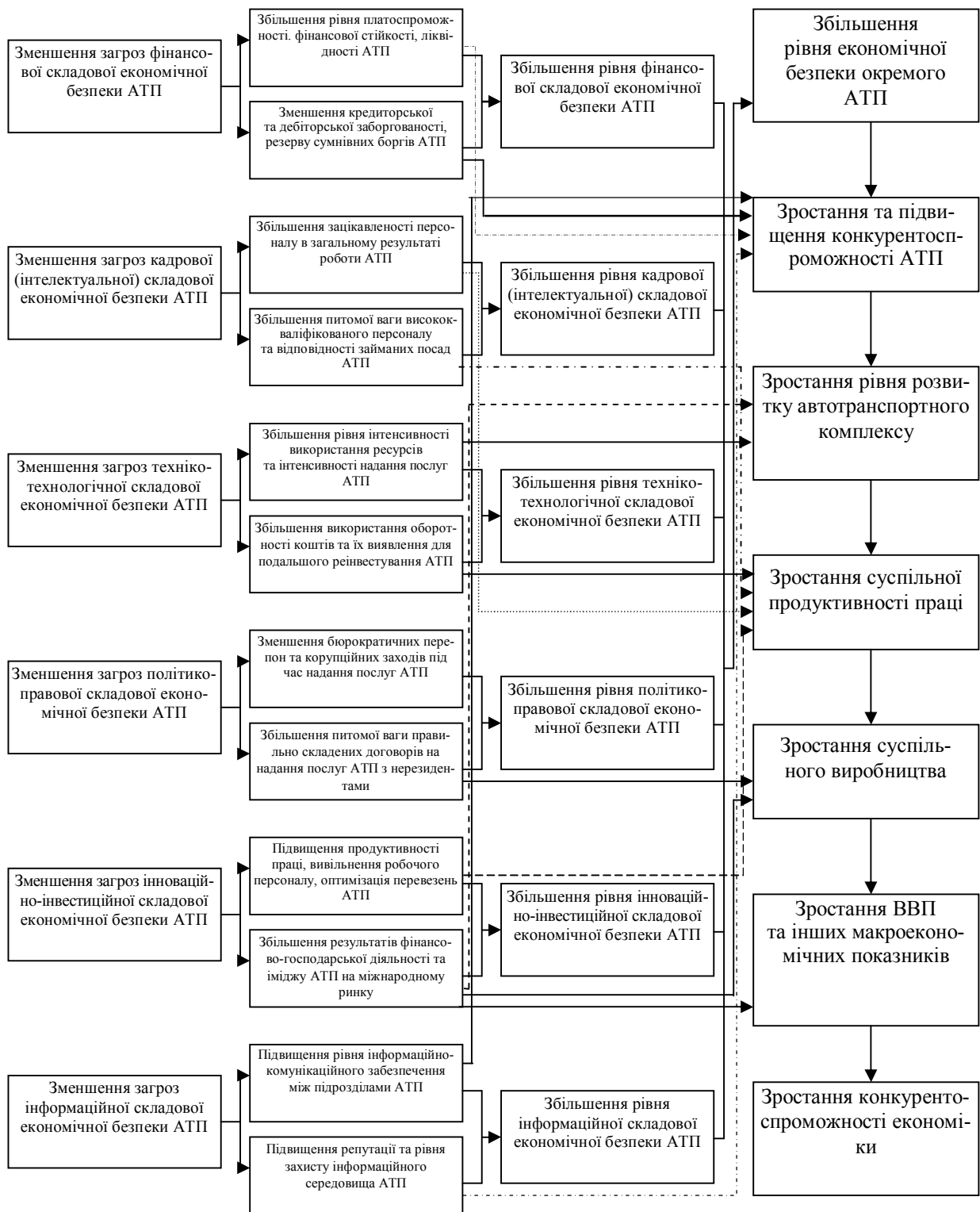


Рисунок 3.4 – Оптимістичний сценарій розвитку АТП у разі зменшення впливу домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових ЕБ

Такий розвиток подій може привести до підвищення рівня економічної безпеки АТП, підвищенні їх конкурентоспроможності на вітчизняному ринку, зростання загального добробуту, продуктивності праці, що спричинить підвищення показників макроекономічного розвитку в Україні і зростання національної конкурентоспроможності.

Беручи до уваги отримані результати вірогідності настання загроз економічної безпеки автотранспортних підприємств та мінливість внутрішнього і зовнішнього середовищ, пропонуємо розрахувати ступінь впливу загрози на рівень ЕБ АТП, який дорівнюватиме добутку значущості загрози у комплексі домінуючих загроз економічної безпеки і вірогідності настання відповідної загрози:

$$W_{ЗЕБ_i}^{АТП} = \beta_{ЗЕБ_i}^{АТП} \cdot p_{ЗЕБ_i}^{АТП} , \quad (3.1)$$

де  $W_{ЗЕБ_i}^{АТП}$  – ступінь впливу  $i$ -ої загрози на рівень ЕБП АТП;

$\beta_{ЗЕБ_i}^{АТП}$  – значущість  $i$ -ої загрози у комплексі домінуючих загроз економічної безпеки АТП;

$p_{ЗЕБ_i}^{АТП}$  – вірогідність настання  $i$ -ої загрози.

Причому оптимальним критерієм ступеня впливу загрози на рівень економічної безпеки АТП є така цільова функція:

$$W_{ЗЕБ_i}^{АТП} = f(\beta_{ЗЕБ_i}^{АТП} \cdot p_{ЗЕБ_i}^{АТП}) \rightarrow \min . \quad (3.2)$$

Результати розрахунків ступеня впливу загрози на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств наведено у таблиці 3.2.

Межі ступеня впливу на рівень економічної безпеки АТП представлено в таблиці 3.3.

Таблиця 3.2 – Результати розрахунків ступеня впливу загрози на рівень економічної безпеки авто-транспортних підприємств за різними сценаріями розвитку АТП

Показник	Значу- щість за- грози у компле- ксі загроз ЕБП	За песимістичним сце- нарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сце- нарієм	
		Вірогід- ність на- стання за- гроз	Ступінь впливу за- грози на рі- вень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП
Інфляційні процеси	0,007	1,00	0,007	0,8	0,006	0,6	0,004
Платоспроможність споживачів	0,035	0,70	0,0245	0,5	0,018	0,4	0,014
Жорстка кредитна політика	0,005	0,80	0,004	0,7	0,004	0,5	0,003
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	0,01	0,80	0,008	0,6	0,006	0,5	0,005
Неефективне тарифна політика	0,092	0,80	0,0736	0,7	0,064	0,5	0,046
Неефективна організаційна структура	0,017	0,80	0,0136	0,7	0,012	0,5	0,009
Неефективне фінансове планування	0,065	0,80	0,052	0,7	0,046	0,5	0,033
Неефективна маркетингова політика	0,074	0,80	0,0592	0,7	0,052	0,5	0,037
Переманювання кваліфікованих кадрів	0,026	0,50	0,013	0,3	0,008	0,2	0,005
Промислове шпигунство	0,027	0,50	0,0135	0,3	0,008	0,2	0,005
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	0,046	0,70	0,0322	0,5	0,023	0,4	0,018
Низький рівень управління персоналом	0,028	0,80	0,0224	0,7	0,020	0,5	0,014
Несвоєчасна виплата заробітної плати	0,025	1,00	0,025	0,8	0,020	0,6	0,015
Соціальна незабезпеченість робітників	0,012	0,70	0,0084	0,5	0,006	0,4	0,005
Низький рівень кваліфікації персоналу	0,03	0,90	0,027	0,7	0,021	0,5	0,015
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизня- ному ринку	0,01	0,70	0,007	0,5	0,005	0,5	0,005
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки доро- жнього руху	0,036	0,90	0,0324	0,8	0,029	0,5	0,018
Моральне старіння основних фондів	0,011	0,70	0,0077	0,4	0,004	0,5	0,006

Показник	Значу- щість за- грози у компле- ксі загроз ЕБП	За песимістичним сце- нарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сце- нарієм	
		Вірогід- ність на- стання за- гроз	Ступінь впливу за- грози на рі- вень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП
Неповна завантаженість потужностей	0,023	1,00	0,023	0,8	0,018	0,5	0,012
Зменшення ресурсівддачі й оборотності коштів	0,012	0,90	0,0108	0,6	0,007	0,5	0,006
Фізичний знос основних фондів	0,035	0,90	0,0315	0,7	0,025	0,5	0,018
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	0,046	0,80	0,0368	0,6	0,028	0,5	0,023
Політичні кризи	0,006	0,70	0,0042	0,5	0,003	0,4	0,002
Бюрократичні перепони, корупція	0,004	1,00	0,004	0,8	0,003	0,6	0,002
Військові дії, народні заворушення	0,002	0,50	0,001	0,3	0,0006	0,2	0,0004
Невідповідність договорів транспортному законо- давству	0,003	0,70	0,0021	0,5	0,002	0,4	0,001
Помилки у заповненні замовлень	0,016	0,70	0,0112	0,5	0,008	0,4	0,006
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	0,011	0,60	0,0066	0,4	0,004	0,3	0,003
Помилки у сфері документообігу	0,028	1,00	0,028	0,8	0,022	0,7	0,020
Електронні віруси, спами	0,046	0,80	0,0368	0,7	0,032	0,5	0,023
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інфо- рмації	0,004	0,50	0,002	0,3	0,001	0,2	0,001
Витік інформації	0,006	0,60	0,0036	0,4	0,002	0,3	0,002
Недостатнє фінансування інформаційних служб	0,013	0,70	0,0091	0,5	0,007	0,4	0,005
Неефективність комунікацій між підрозділами	0,031	0,80	0,0248	0,7	0,022	0,5	0,016
Відсутність або моральне старіння програмного за- безпечення	0,022	0,80	0,0176	0,7	0,015	0,5	0,011
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрі- шньої інформації	0,015	0,60	0,009	0,5	0,008	0,4	0,006
Екологічні катастрофи	0,003	0,50	0,0015	0,3	0,001	0,2	0,001
Стихійні лиха в світі	0,002	0,50	0,001	0,3	0,001	0,2	0,000

Показник	Значу- щість за- грози у компле- ксі загроз ЕБП	За песимістичним сце- нарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сце- нарієм	
		Вірогід- ність на- стання за- гроз	Ступінь впливу за- грози на рі- вень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП	Вірогідність настання загроз	Ступінь впливу загрози на рівень ЕБП
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	0,003	0,80	0,0024	0,5	0,002	0,4	0,001
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	0,005	0,80	0,004	0,7	0,004	0,5	0,003
Збільшення витрат через забруднення довкілля	0,014	0,80	0,0112	0,7	0,010	0,5	0,007
Штрафування і скасування ліцензій	0,017	0,80	0,0136	0,6	0,010	0,5	0,009
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	0,008	0,80	0,0064	0,5	0,004	0,4	0,003
Збільшення податкового навантаження на транспорт	0,018	1,00	0,018	0,8	0,014	0,6	0,011
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	0,007	0,80	0,0056	0,7	0,005	0,6	0,004
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	0,043	0,80	0,0344	0,7	0,030	0,6	0,026
Низький рівень забезпечення підприємства власни- ми й залученими оборотними коштами	0,031	0,80	0,0248	0,7	0,022	0,6	0,019
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	0,012	0,80	0,0096	0,7	0,008	0,6	0,007
Невикористання інновацій під час надання послуг	0,008	1,00	0,008	0,8	0,006	0,7	0,006
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно- інвестиційних організацій	0,005	1,00	0,005	0,8	0,004	0,6	0,003
Сума	-	-	0,838	-	0,678	-	0,512

Таблиця 3.3 – Межі ступеня впливу загроз на рівень ЕБ АТП

Найменування функціональної складової економічної безпеки АТП	Вид сценарію	Межі ступеня впливу на рівень економічної безпеки АТП
Фінансова складова	Песимістичний сценарій	$0,004 \leq W_{3EB_F}^{АТП} \geq 0,0736$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,004 \leq W_{3EB_F}^{АТП} \geq 0,064$
	Оптимістичний сценарій	$0,004 \leq W_{3EB_F}^{АТП} \geq 0,046$
Кадрова складова	Песимістичний сценарій	$0,007 \leq W_{3EB_K}^{АТП} \geq 0,0322$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,006 \leq W_{3EB_K}^{АТП} \geq 0,023$
	Оптимістичний сценарій	$0,005 \leq W_{3EB_K}^{АТП} \geq 0,018$
Техніко-технологічна складова	Песимістичний сценарій	$0,007 \leq W_{3EB_{TT}}^{АТП} \geq 0,0368$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,004 \leq W_{3EB_{TT}}^{АТП} \geq 0,029$
	Оптимістичний сценарій	$0,005 \leq W_{3EB_{TT}}^{АТП} \geq 0,023$
Політико-правова складова	Песимістичний сценарій	$0,001 \leq W_{3EB_{PP}}^{АТП} \geq 0,028$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,0006 \leq W_{3EB_{PP}}^{АТП} \geq 0,022$
	Оптимістичний сценарій	$0,0004 \leq W_{3EB_{PP}}^{АТП} \geq 0,020$
Інформаційна складова	Песимістичний сценарій	$0,002 \leq W_{3EB_I}^{АТП} \geq 0,0368$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,001 \leq W_{3EB_I}^{АТП} \geq 0,032$
	Оптимістичний сценарій	$0,001 \leq W_{3EB_I}^{АТП} \geq 0,023$
Екологічна складова	Песимістичний сценарій	$0,001 \leq W_{3EB_E}^{АТП} \geq 0,0136$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,001 \leq W_{3EB_E}^{АТП} \geq 0,01$
	Оптимістичний сценарій	$0,0004 \leq W_{3EB_E}^{АТП} \geq 0,009$
Інноваційно-інвестиційна складова	Песимістичний сценарій	$0,005 \leq W_{3EB_{II}}^{АТП} \geq 0,0344$
	Найбільш вірогідний сценарій	$0,004 \leq W_{3EB_{II}}^{АТП} \geq 0,022$
	Оптимістичний сценарій	$0,003 \leq W_{3EB_{II}}^{АТП} \geq 0,026$

Аналізуючи результати отриманих розрахунків приходимо умовиводу, що найбільший ступінь впливу на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств мають загрози фінансовій і кадровій складовій ЕБ, що вказує на необхідність зосередження найбільшої уваги на заходах щодо мінімізації впливу деструктивних і дестабілізуючих явищ саме таким функціональним складових економічної безпеки АТП.

Подальшим етапом механізму управління економічною безпекою автотранспортних підприємств стає розробка рекомендацій

щодо мінімізації впливу загроз, що порушують стан ЕБ. Так, враховуючи перманентну наявність взаємозв'язку між внутрішніми і зовнішніми загрозами основних функціональних складових економічній безпеці АТП, то вважаємо доцільним стверджувати, що стає можливим зміцнення рівня останньої за допомогою комплексу заходів, який передбачає шляхи запобігання саме внутрішнім і зовнішнім загрозам економічної безпеки АТП (рис. 3.5).

Так, для зменшення рівня небезпеки фінансової складової пропонуємо впроваджувати заходи щодо збільшення рівня ліквідності підприємства через нарощення найліквідніших засобів підприємства (грошові кошти в касі, кошти на рахунках в банках, електронні гроші, які емітуються у відкрито циркулюючій системі, депозити до запитання та кошти в дорозі тощо), а також підвищення ефективності використання власного капіталу, та скорочення рівня залежності від кредиторів, що можливо досягти за допомогою пошуків альтернативного залучення коштів із зовнішніх джерел, а саме: залучення інвесторів, спонсорська допомога.

Збільшення рівня кадрової безпеки АТП можливе через комплекс стимулюючих заходів для збереження висококваліфікованого персоналу підприємства, а саме: покращення умов праці і техніки безпеки, підвищення рівня автоматизації і зацікавленості персоналу в загальному результаті роботи АТП, запобігання промисловому шпіонажу, постійне підвищення кваліфікації робітників, оскільки саме надання автотранспортних послуг є тією сферою господарювання, де особливою уваги потребує вміння вчасно відреагувати на зміни, зокрема: на погодні умови дорозі, кліматичні чинники тощо.

Техніко-технологічна складова економічної безпеки автотранспортних підприємств є найбільш залежною від загроз, які спричинені самим виробничим процесом, що потім стає наслідком надання автотранспортних послуг споживачам невідповідної низької якості, тому вважаємо об'єктивним направлення заходів щодо зміцнення відповідної складової через зростання рівня інтенсивності надання послуг, високе використання географічних можливостей розташування України, зменшення рівня морального і фізичного старіння автомобільного парку, використання усіх джерел для підвищення ресурсовіддачі та прискорення оборотності коштів, інвестованих в активи.

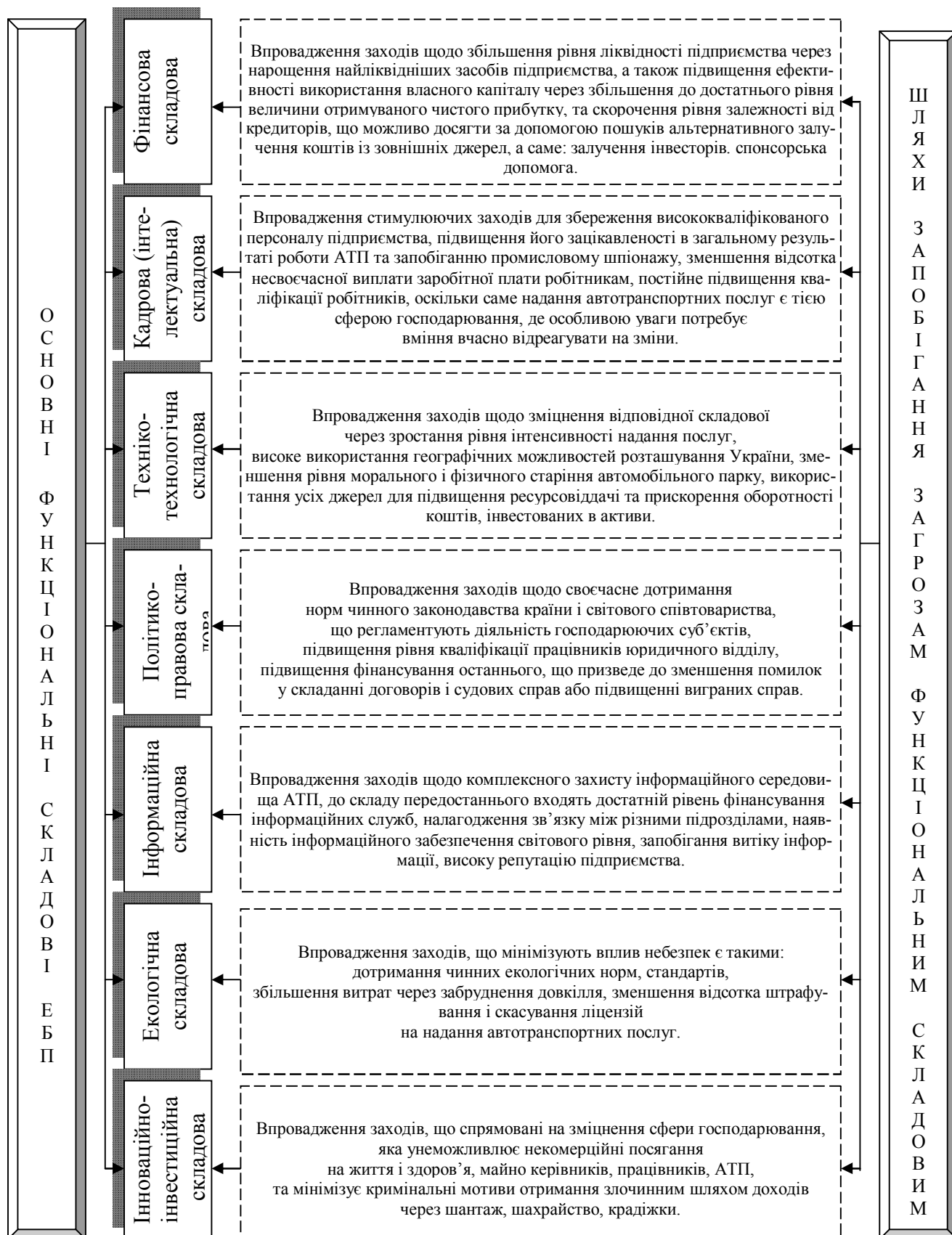


Рисунок 3.5 – Основні шляхи запобіганням внутрішнім і зовнішнім загрозам функціональним складовим економічній безпеці АТП



Зовнішні загрози політико-правової складової економічної безпеки автотранспортних підприємств є тією групою чинників негативного впливу, що піддаються найменшій керованістю, оскільки залежать від державного устрою, рівня політичної свободи і досконалості правової сфери у країні, тому єдиною можливою запорукою зменшення таких загроз є своєчасне дотримання вимог чинного законодавства. Крім того, рівень економічної безпеки даної складової залежить від загроз юридичного характеру. Багато загроз правової складової пов'язано з зовнішніми загрозами, причинами яких є постійне внесення змін до законодавчої бази в економічному полі в органах державної влади. Щодо внутрішніх загроз політико-правової складової, то зменшення їх впливу можливе через підвищення рівня кваліфікації працівників юридичного відділу, підвищення фінансування останнього, що призведе до зменшення помилок у складанні договорів і судових справ або підвищенні кількості виграних судових справ.

Скорочення негативного впливу загроз інформаційної функціональної складової ЕБП є можливим за допомогою впровадження комплексного захисту інформаційного середовища АТП, до складу передостаннього входять достатній рівень фінансування інформаційних служб, налагодження зв'язку між різними підрозділами, наявність інформаційного забезпечення світового рівня, запобігання витіку інформації, висока репутація підприємства. До зовнішніх загроз інформаційної складової відноситься застосування електронних вірусів, спамів, псування та навмисний пвдрив репутації й іміджу автотранспортних підприємств шляхом надання помилкової інформації про неякісне й несвоєчасне надання послуг. Крім того, людський фактор також істотно впливає та знижує рівень інформаційної складової шляхом втрати інформації через неформальний канал.

Особливої уваги заслуговують загрози екологічній функціональній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств, оскільки заходи, що мінімізують вплив небезпек є такими: дотримання чинних екологічних норм, стандартів, збільшення витрат через забруднення довкілля, зменшення відсотка штрафування і скасування ліцензій на надання автотранспортних послуг.

Шляхи запобігання загрозам інноваційно-інвестиційної складової економічній безпеці автотранспортних підприємств включа-

ють заходи, що спрямовані на зміцнення сфери господарювання, яка унеможлиблює некомерційні посягання на майно, нематеріальні активи, комерційну інформацію АТП, життя і здоров'я керівників, працівників, та мінімізує кримінальні мотиви отримання злочинним шляхом доходів через шантаж, шахрайство, крадіжки тощо.

### 3.2 Вплив загроз функціональних складових на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств

Зображений вище вірогідний розвиток подій за песимістичним і оптимістичним сценаріями є декомпанованою картиною прогнозу, що відображає вплив настання загроз у розрізі окремих функціональних складових. Варто підкреслити, що настання усіх одночасно загроз є практично неможливим, хоча вірогідність спричинення несприятливих наслідків на рівень економічної безпеки і нормальне функціонування АТП є досить високим, тому важливим, на наш погляд, є врахування ефект синергії у разі одночасного настання загроз, під яким розуміємо акумульований і нарощений ефект від спільної дії всіх елементів системи, що призводить до збільшення якісних показників функціонування без збільшення кількісних. У нашому випадку мова йде про від'ємний або негативний синергетичний ефект, так званий кризовий синдром, який може проявлятися через збільшення витрат при заданому рівні доходу, зменшення доходів при заданому рівні витрат або в разі зменшення доходів з одночасним збільшенням витрат.

Грунтуючись на фундаментальних положеннях менеджменту, чіткому переконанні на суттєвій ролі зовнішнього і внутрішнього середовищ у функціонуванні АТП, які є важливим елементом передостаннього, приходимо умовиводу, що деструктивні явища (загрози), які були інтерпретовані як ті, що відбиваються на рівні певної складової ЕБ (фінансової, кадрової, техніко-технологічної, інвестиційно-інноваційної, політико-правової, інформаційної, екологічної), здійснюють вплив не тільки на загальний рівень економічної безпеки, але й на інші функціональні складові. Враховуючи складність, неоднозначність, непередбачуваність і неоднорідність деструктивних і дестабілізуючих явищ, що здійснюють вплив на рівень економічної

безпеки, пропонується виокремити впливи загроз у розрізі всіх функціональних складових, маючи на меті виокремити причинно-наслідкові зв'язки між загрозами і показниками, що використовувались для оцінювання рівня ЕБ АТП.

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств пропонується схема впливу загроз фінансової складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.6).

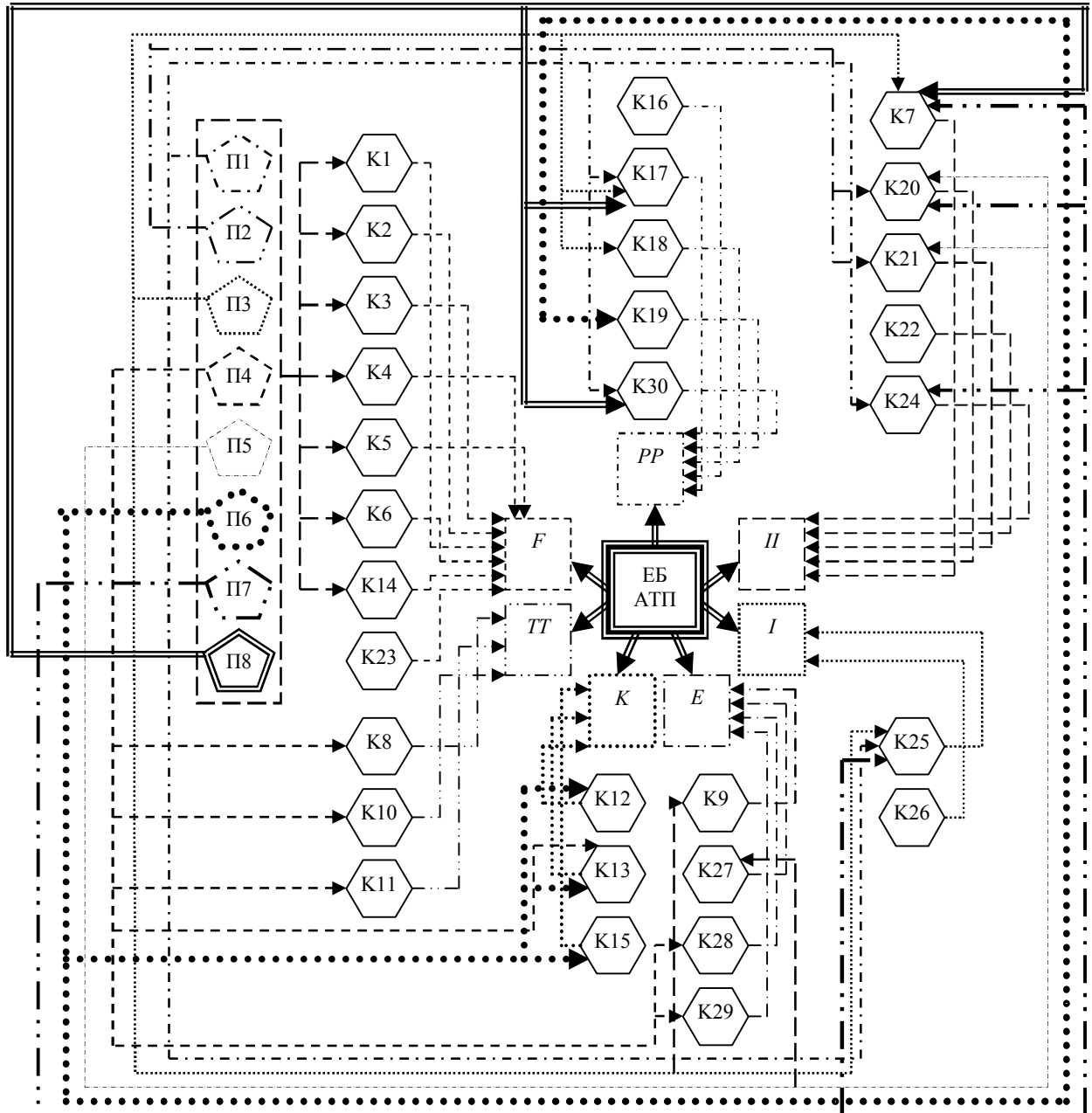


Рисунок 3.6 – Вплив загроз фінансової складової на індикатори інших функціональних складових ЕБ АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

Отже, враховуючи результати дослідження щодо вагомості у загальній структурі економічної безпеки кожної функціональної складової і найбільш значущу роль фінансової (понад 57 %), розуміємо найбільшу вагомість впливу таких загроз, як: неефективна тарифна і маркетингова політика, неефективне фінансове планування, платоспроможність споживачів, жорстка кредитна політика, інфляційні процеси та підвищення цін на поливо, енергоресурси і матеріали. За запропонованою моделлю найвагоміший вплив на техніко-технологічну, інноваційно-інвестиційну, кадрову, політико-правову, інформаційну, екологічну здійснює неефективні фінансове планування, тарифна і маркетингова політика, оскільки є важливими основами для усієї життєдіяльності АТП, їх забезпеченості усіма видами ресурсів.

Низька платоспроможність споживачів спричиняє негативні реакції у нормальному функціонуванні АТП, порушуючи нормальний стан інноваційно-інвестиційної складової через зменшення рентабельності, доходності і платоспроможності суб'єктів господарювання у сфері надання автотранспортних послуг, отже, автотранспортні підприємства стають інвестиційно непривабливими для потенційних інвесторів або спонсорів.

Жорстка кредитна політика спричиняє негативні зрушення інноваційно-інвестиційної складової через зменшення можливості застосування зовнішніх джерел фінансування для подолання можливих фінансових проблем, розширення асортименту наданих послуг тощо. Інфляційні процеси, будучи одним з важливих індикаторів розвитку економіки для розвинутих держав, з одного боку, і домінуючою загрозою для країн з перехідною, нестабільною ринковою економікою – з іншого, в Україні, країні, яка знаходиться на початкових стадіях розбудови високоефективних ринкових механізмів, суттєво впливають на такі функціональні складові ЕБ АТП, як: інноваційно-інвестиційну, інформаційну й екологічну.

Загроза підвищення цін на поливо, енергоресурси і матеріали тісно пов'язана із можливістю непередбаченого порушення нормального функціонування АТП і впровадження у зв'язку з цим заходів, які можуть стати наслідком для неефективних фінансового планування, тарифної і маркетингової політики, тому саме ця загроза є дестимулятором розвитку автотранспортних підприємств, а отже, й їх

рівня економічної безпеки у розрізі функціональних складових економічної безпеки, а саме: інноваційно-інвестиційної, кадрової, інформаційної й екологічної.

Вплив загроз кадрової складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП представлено у виді схеми взаємозв'язків на рис. 3.7, передбачає таку потенційно можливу дестабілізуючу дію на інші функціональні складові ЕБ АТП.

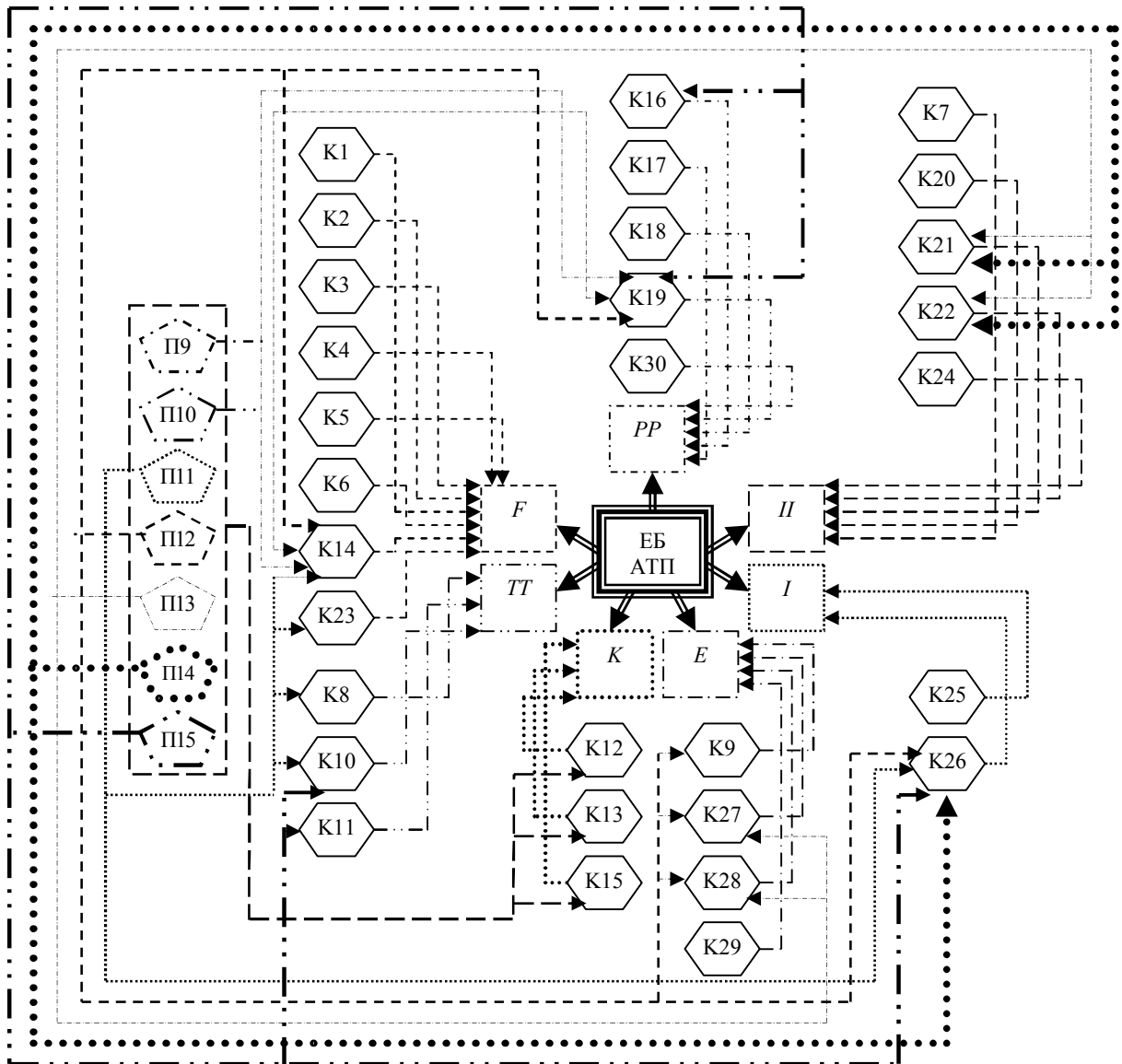


Рисунок 3.7 – Вплив загроз кадрової складової на індикатори інших функціональних складових ЕБ АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

Так, найбільш значущі загрози кадрової складової, до яких відносимо такі: низький рівень самотивації і недисциплінованість

робітників, низький рівень кваліфікації персоналу й управління ним, переманювання кваліфікованих кадрів, несвоєчасна виплата заробітної плати, соціальна незабезпеченість робітників суттєво здійснюють дестабілізуючий вплив й на інші функціональні складові економічної безпеки АТП, зокрема: низький рівень кваліфікації персоналу й управління останнім, переманювання кваліфікованих кадрів загрожують всім складовим економічної безпеки, оскільки останні залежні від антропогенного фактору. Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників може призвести до найнеочікуваніших і небажаних наслідків техніко-технологічній складовій, загрожуючи не тільки зниженням загальної безпеці й збереженню вантажів на автомобільному транспорті, псуванню і руйнуванню майна АТП й інших осіб, але й взагалі майбутньому всіх суб'єктів господарювання, які працюють у сфері надання автотransпортних послуг.

Впливаючи на рівень кадрової безпеки, такі загрози, як несвоєчасна виплата заробітної плати і соціальна незабезпеченість робітників також суттєво дестабілізують інформаційну й екологічну складові через можливі протиправні дії з боку працівників АТП.

Маючи на меті підвищення ефективності управління економічною безпекою автотransпортних підприємств, пропонуємо схему впливу загроз техніко-технологічної складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.8).

Аналізуючи вплив загроз техніко-технологічної складової економічної безпеки АТП, приходимо умовиводу, що вони є суттєвою перешкодою фінансовій, кадровій, інноваційно-інвестиційній і екологічній складовій. Так, збільшення ресурсоемності у вартості послуг, неповна завантаженість потужностей, зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів прямо пропорційно корелюють з фінансово-економічними показниками роботи підприємств, що надають автотransпортні послуги. Загрози підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху, рівень зношеності автомобільного парку порушують і дестабілізують нормальне функціонування АТП, збільшуючи витратоемність наданих послуг, можливість втрати вантажів, іміджу, репутації або життів учасників дорожнього руху.

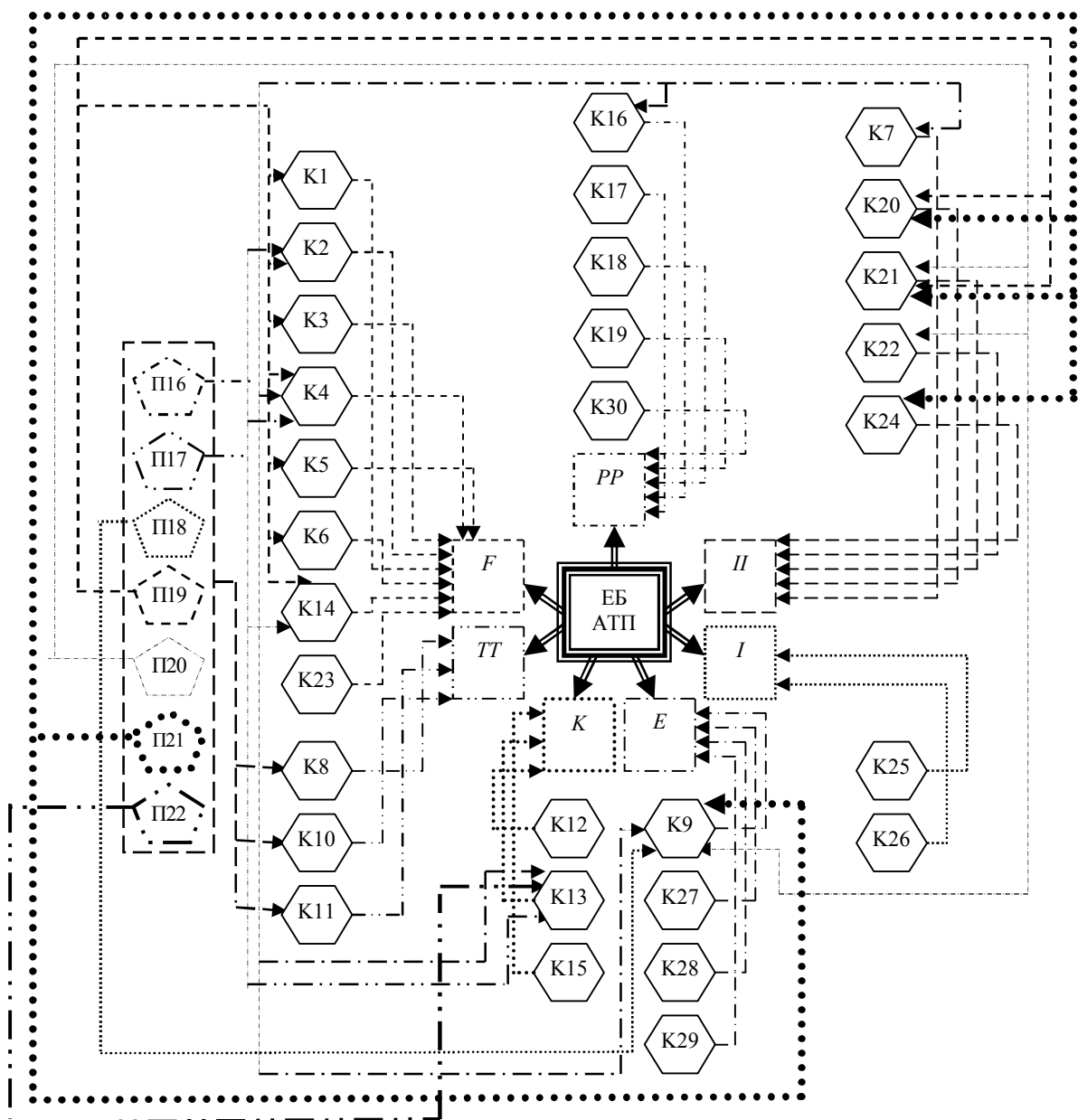


Рисунок 3.8 – Вплив загроз техніко-технологічної складової на індикатори інших функціональних складових ЕБ АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств пропонуємо схему впливу загроз політико-правової складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.9).

Деструктивні явища, які виникають у політико-правовій сфері, а саме: політичні кризи, бюрократичні перепони, корупція – суттєво впливають на функціонування автотранспортних підприємств, будучи за своєю природою важливою складовою зовнішнього сере-

довища прямого впливу, тому саме такі загрози значно порушують нормальний стан фінансової, техніко-технологічної й кадрової функціональних складових економічної безпеки АТП.

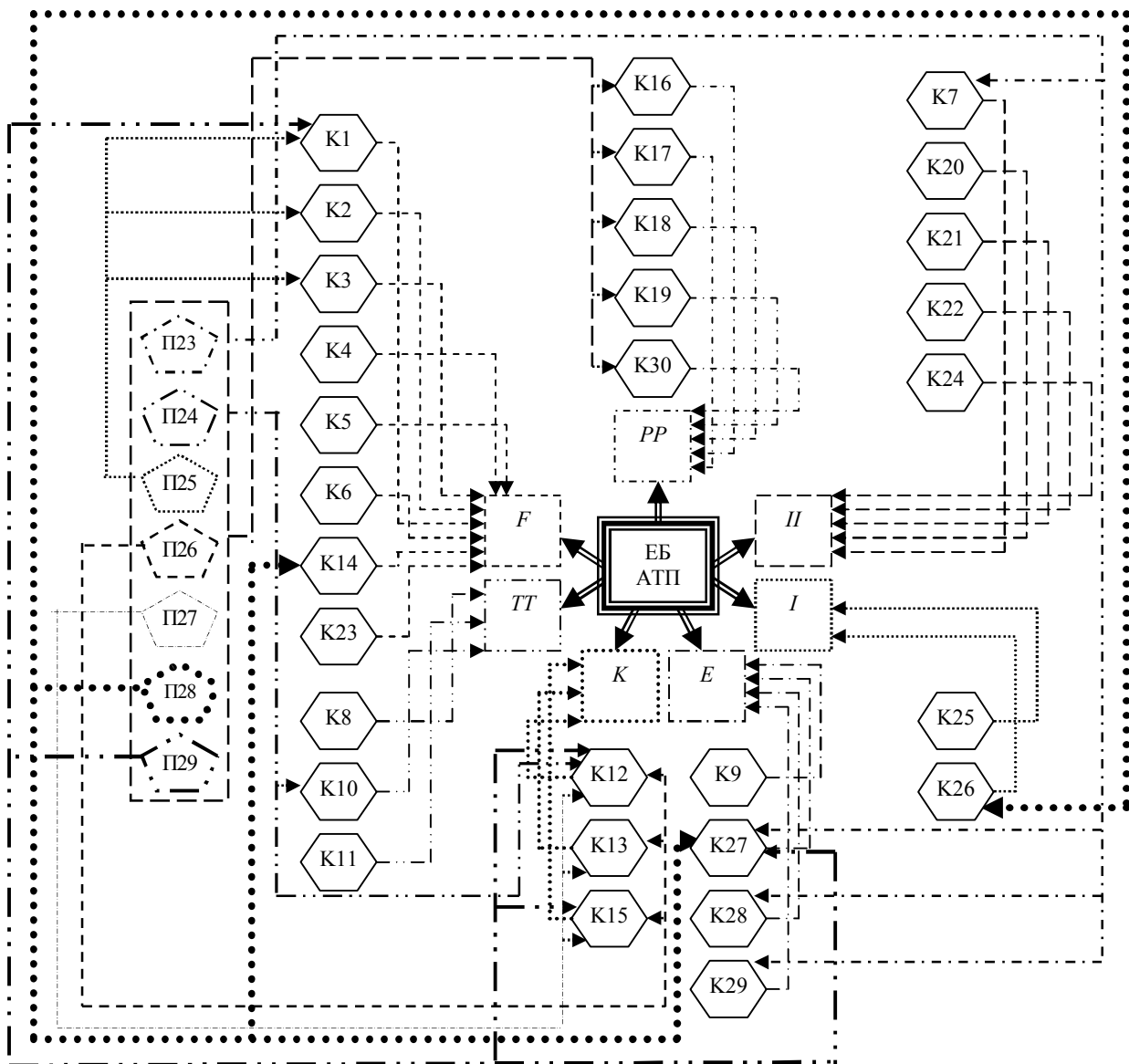
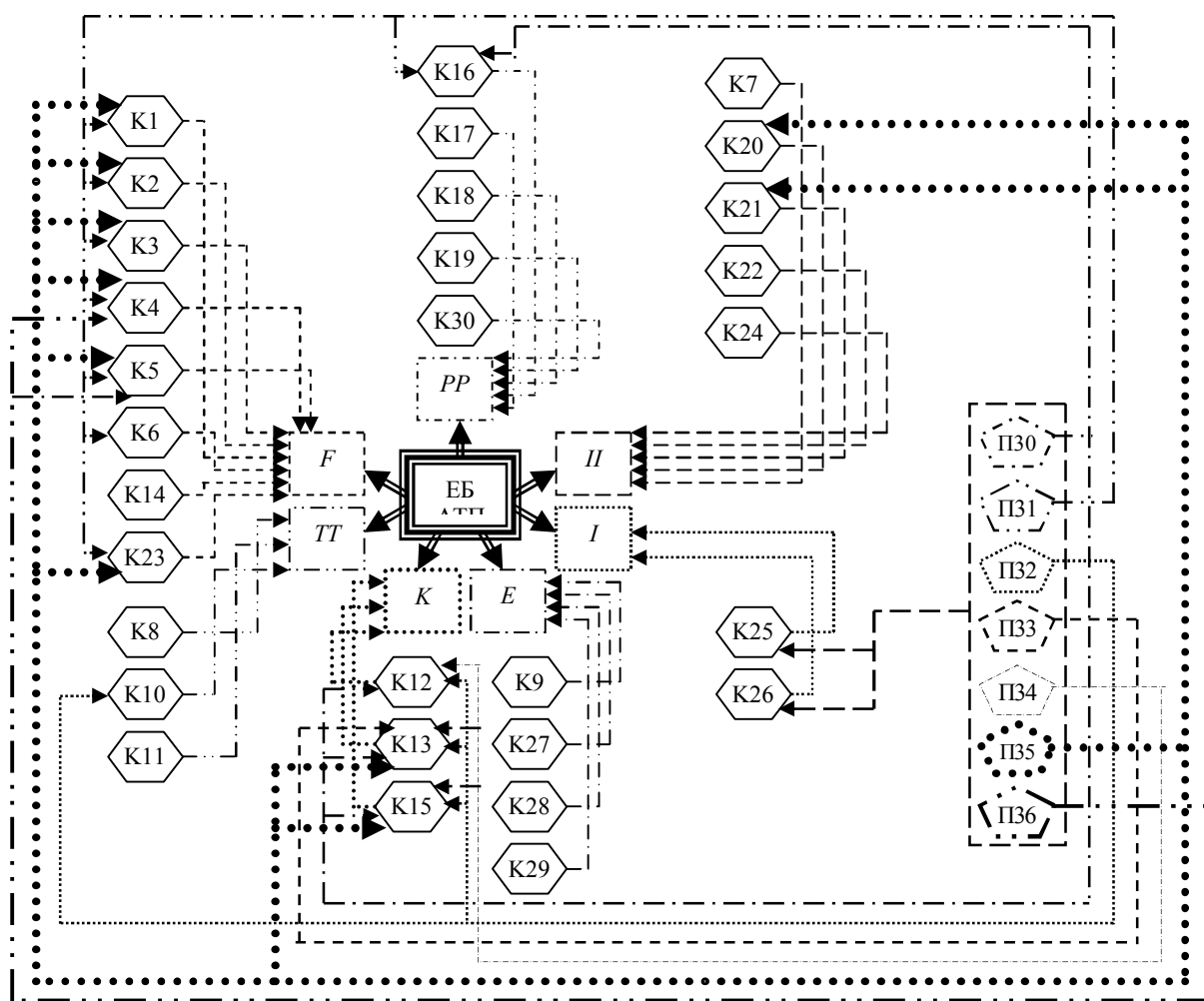


Рисунок 3.9 – Вплив загроз політико-правової складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

Причому, помилки у сфері документообігу, помилки у заповненні замовлень, неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації, невідповідність договорів транспортному законодавству представляють загрозу недоотримання доходів, зниження загальної ліквідності активів через можливі неправомірні



На підґрунті наукового дослідження та маючи на меті всебічне розкриття й підвищення ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств, пропонуємо схему впливу загроз політико-правової складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.10).



129

Аналізуючи вплив загроз інформаційної складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП та розуміючи інформаційну залежність сучасних суб'єктів господарювання, доходимо висновку, що загрози неефективних комунікацій між підрозділами, недостатнього фінансування інформаційних служб, низького рівня об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації є важливим дестимулятором ефективного розвитку й роботи автотранспортних підприємств. Негативний вплив на фінансову, кадрову, інноваційно-інвестиційну функціональну складову економічної безпеки АТП здійснюють такі загрози: витік інформації, підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації, електронні віруси, спами, відсутність або моральне старіння програмного забезпечення, оскільки визначені дестабілізуючі явища можуть заблокувати функціонування АТП та спричинити непередбачені збитки через можливе руйнування засобів зв'язку, комп'ютерної й розрахункової техніки, автоматизованих механізмів тощо.

З метою підвищення ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств пропонуємо схему впливу загроз екологічної складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.11).

Загрози екологічної складової впливають на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП, а саме: штрафування і скасування ліцензій, збільшення витрат через забруднення довкілля, низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів, недотримання чинних екологічних норм, стандартів – впливають на показники фінансової, техніко-технологічної, політико-правової функціональних складових ЕБ, що підтверджує високу залежність роботи АТП від високотехнологічних і низько витратоємних транспортних засобів, що може стати ключовим моментом у забезпеченні конкурентоспроможності на ринку автотранспортних послуг. Вбачаючи в зовнішніх екологічних загрозах суттєвий дестимулятор та впливаючи на всі функціональні складові економічної безпеки АТП, Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб, екологічні катастрофи, стихійні лиха в світі потребують особливого дослідження через можливу відсутність функціонування АТП або розширення роботи на зовнішніх ринках.

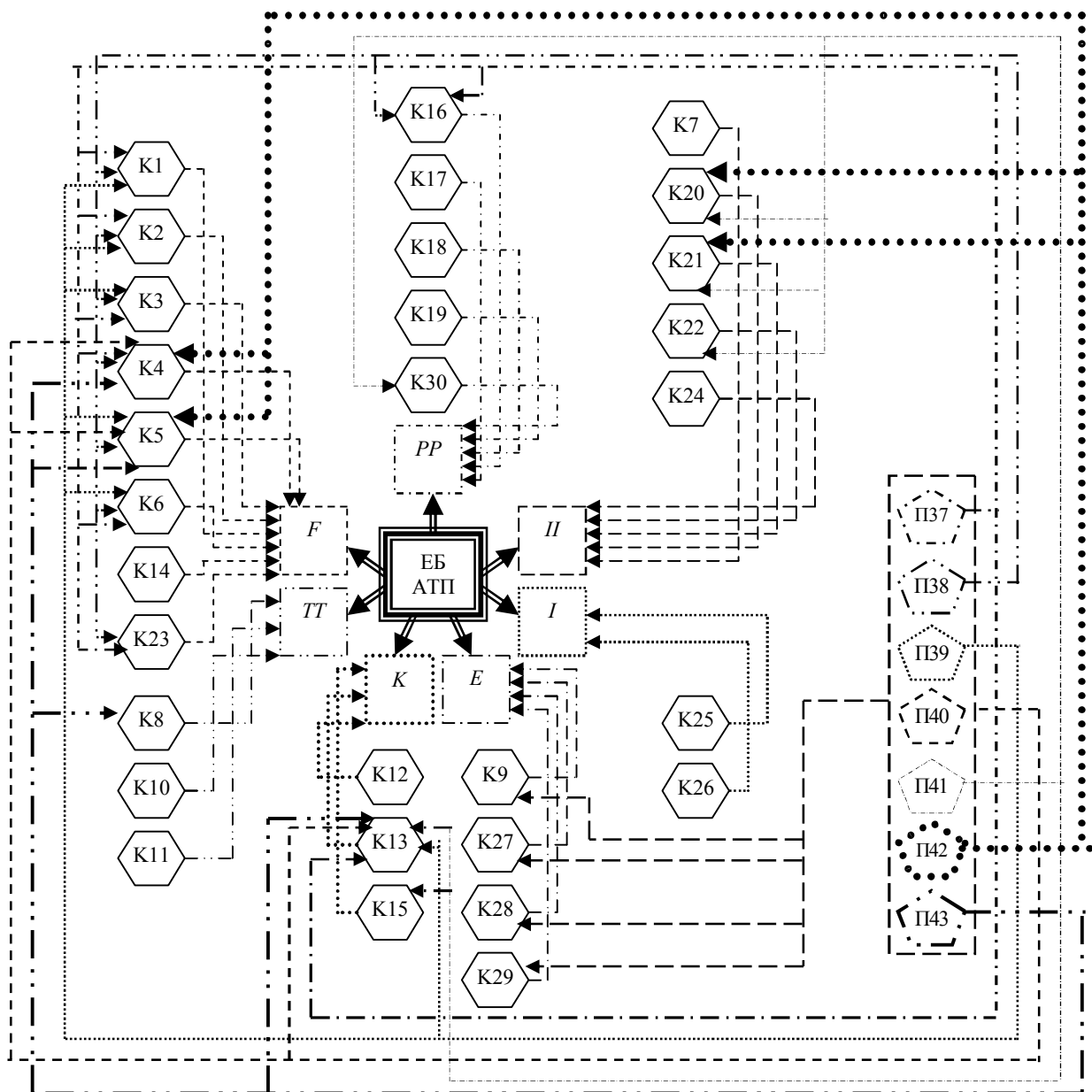


Рисунок 3.11 – Вплив загроз екологічної складової на індикатори інших функціональних складових ЕБ АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

Маючи на меті всебічне розкриття й підвищення ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств, пропонуємо схему впливу загроз інноваційно-інвестиційної складової на індикатори інших функціональних складових економічної безпеки АТП (рис. 3.12).

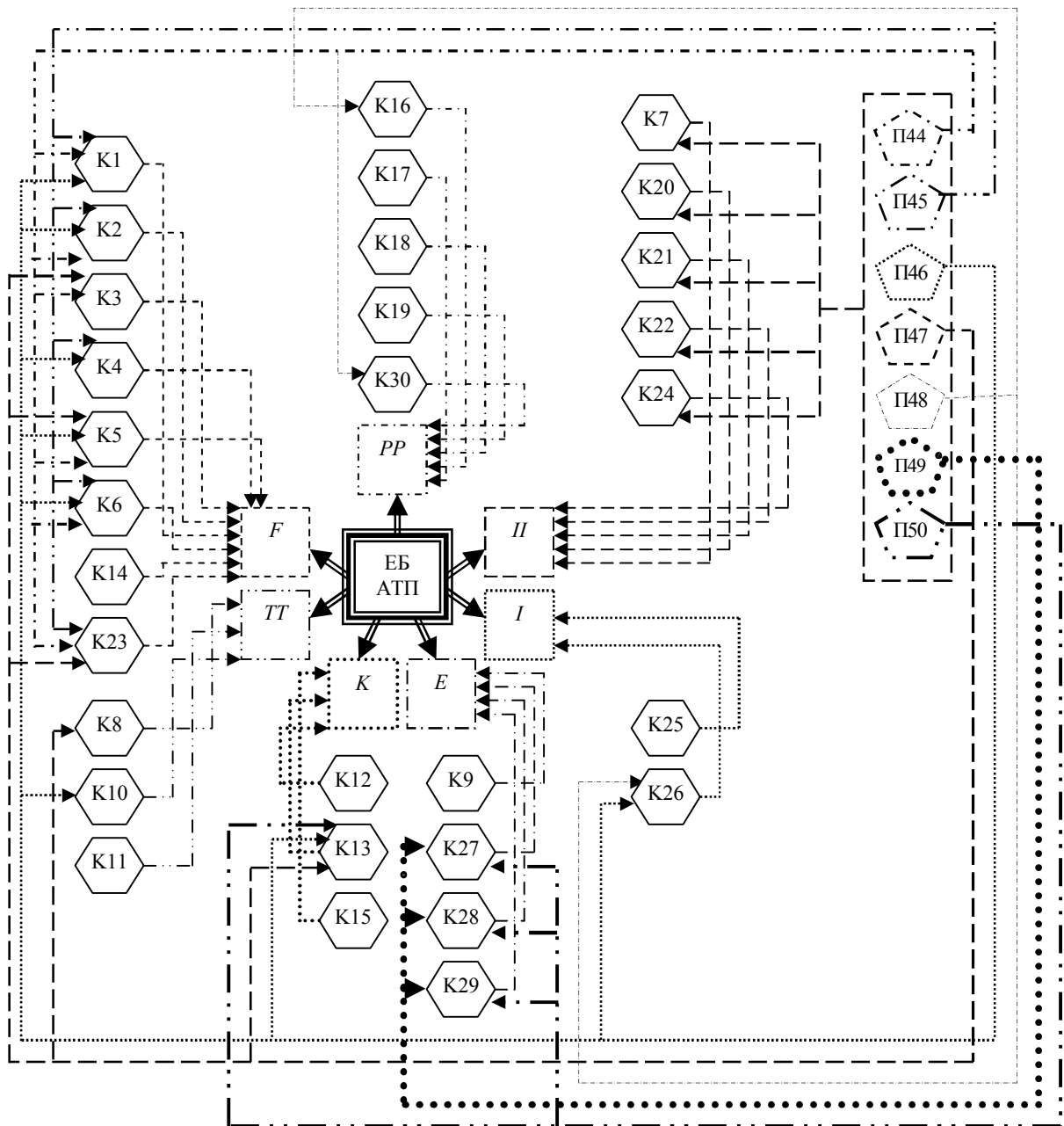


Рисунок 3.12 – Вплив загроз інноваційно-інвестиційної складової на індикатори інших функціональних складових ЕБ АТП (умов. познач. див. рис. 3.2)

Так, низький рівень забезпечення виробничими запасами, власними й залученими оборотними коштами зворотно пропорційно корелює із показниками фінансування, рентабельності, стимулювання співробітників, можливістю оновлення основних виробничих фондів (автомобільного парку). Збільшення податкового навантаження на транспорт значно підвищує вартість наданої послуги, а отже, впливає на тарифну політику, рентабельність перевезень, мо-

жливність впровадження екологічних заходів тощо. Залучаючи інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі, автотранспортні підприємства значно ризикують отримати низку проблем, пов'язаних із низькими кваліфікацією співробітників, екологічною й адміністративною незацікавленістю, втратою досягнутих результатів, іміджу тощо. Невикористання інновацій під час надання послуг порушує функціонування автотранспортних підприємств. Оскільки провокують виникнення ситуацій, пов'язаних із низькою конкурентоспроможністю АТП, нераціональним розподіленням всіх видів ресурсів, небажанням впроваджувати практичних досвід інших організацій, які працюють у сфері надання автотранспортних послуг. Загрожуючи інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки автотранспортних підприємств, дестабілізуючі і деструктивні явища порушують нормальне функціонування фінансової, техніко-технологічної, екологічної, політико-правової функціональних складових.

Таким чином, проведений аналіз потенційно можливих впливів деструктивний і дестабілізаційних явищ детермінує необхідність вирішення проблеми нівелювання впливу загроз на рівень економічної безпеки АТП та дозволить підвищити управління останньою.

### 3.3 Методичні основи оцінювання ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств

Визначаючи у теоретичній частині дослідження економічної безпеки підприємств, детерміновано її як складне, неоднозначне, багатоаспектне і динамічне явище, для ефектного управління яким необхідно виявляти розгалужену множину альтернативних варіантів управлінських впливів й обирати серед останніх найбільш раціональний, економічно ефективний й обґрунтований, а отже, оптимальний.

Проведене дослідження дає змогу стверджувати, що управління економічною безпекою автотранспортних підприємств займає особливе місце в системі управління підприємством, оскільки в ри-

нковій економіці саме воно підсилює адаптивність, конкурентоспроможність бізнесу, забезпечуючи інтеграцію економічних процесів на підприємстві та зв'язуючи разом внутрішні ресурси й зовнішнє середовище.

Крім того, поєднуючи у собі цілеспрямовані підсистеми аналізу стану і динаміки розвитку підприємства та маючи на меті завчасне попередження небезпеки і вживання необхідних заходів захисту і протидії загрозам і успішного функціонування у майбутньому, управління економічною безпекою підприємства передбачає проведення діагностики стану підприємства, що дозволяє достатньо дослідити комплекс чинників, які загрожують діяльності АТП. Зауважимо, що необхідно погоджувати систему заходів із забезпечення ЕБП з цілями його діяльності і ресурсами, які є на конкретному підприємстві, яке надає автотранспортні послуги. Однаково направленими повинні бути вектори основних цілей та комплексу заходів із забезпечення рівня його економічної безпеки АТП.

Відповідно до теорії систем, однією з найголовніших внутрішніх характеристик будь-якої динамічної системи є її стан  $z(t)$ , значення якого в момент часу  $t$  детермінує значення результатів роботи або виходу системи  $y(t)$ . Причому, стан системи  $z(t)$  в певний момент часу  $t$  може бути виражений як вектор:

$$z(t) = (z_i(t))_{i=1}^n = (z_1(t), z_2(t), \dots, z_n(t)), \quad (3.3)$$

де  $z_i(t)$  – базові координати системи.

Перебуваючи під перманентним впливом різноманітних чинників зовнішнього та внутрішнього середовищ і націлившись на досягнення поставленої мети, рух системи або підтримка останньої в деякій множині бажаних станів стає можливим під час цілеспрямованого та раціонального комплексу заходів з організацій й координації діяльності з використанням наявних можливостей і ресурсів, тобто управління, ефективність якого детермінуються ступенем досягнення поставлених цілей.

Вбачаючи під економічною безпекою автотранспортних підприємств стан підприємства, що є результатом цілеспрямованого комплексу заходів щодо уникнення, послаблення, локалізації або адаптації впливу загроз за мінімально можливих втрат і часового інтервалу, які є прийнятними й економічно обґрунтованими для ке-

рівників підприємства. Причому, під ефективністю управління економічною безпекою автотранспортних підприємств пропонуємо розуміти відхилення бажаного стану (рівня економічної безпеки індикативного підприємства) та від поточного стану (рівня економічної безпеки АТП) :

$$E_{УЕБ}^{АТП} = \frac{z_{баж}^{АТП_e}(t) - z_{пот}^{АТП_i}(t)}{z_{баж}^{АТП_i}(t)}, \quad (3.4)$$

де  $E_{УЕБ}^{АТП}$  – показник ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств;

$z_{баж}^{АТП_e}(t)$  – бажаний стан ЕБ індикативного підприємства;

$z_{пот}^{АТП_i}(t)$  – поточний стан економічної безпеки певного  $i$ -го автотранспортного підприємства.

Варто погодитись із Е. Камишніковою [50], яка наголошує, що єдиної універсальної шкали для оцінки рівня економічної безпеки поки не існує, оскільки наявне різноманітне коло методичного інструментарію з оцінювання рівня економічної безпеки підприємств є наслідком впливу на неї численних факторів, а саме: вибором кількістю інтервалів рівня ЕБ, цілями і задачами аналізу, реальністю проведення розрахунків, галузевими особливостями та іншими чинниками.

Враховуючи визначену тезу, пропонуємо розподілити отримані результати показника ефективності управління ЕБ АТП, що демонструє, які зміни відбулись під час проведення заходів з управління економічною безпекою у відсотковому вираженні, на три зони, демонструючи відхилення визначеного індикатора від середнього з пропонованої вибірки, розподіляючи таким чином межі останнього (табл. 3.4).

Беручи до уваги викладений матеріал та маючи на меті розкрити змістовну сутність управління економічною безпекою автотранспортних підприємств у розрізі функціонального і технологічного аспектів, пропонується теоретико-методичний підхід до визначення ефективності УЕБ АТП, який передбачає використання розробленого методичного інструментарію оцінювання рівня економічної безпеки (інтегральний показник рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств) та сумарний ступінь впливу загрози на рівень ЕБ (рис. 3.13).

Таблиця 3.4 – Шкала оцінювання ефективності управління економічною безпекою автотранспортних підприємств

Числовий діапазон показника ефективності УЕБ АТП ( $E_{UEB_i}^{ATP}$ )	Значення / рівень	Характеристика
$-0,1917 < E_{UEB_i}^{ATP} \leq 0$ (перша ситуація)	Від'ємне/низький	Низький або критичний рівень управління економічною безпекою, не приділяється належної уваги питанням із забезпечення ЕБ АТП. Існує невідкладна та негайна потреба у запровадженні комплексу заходів із нівелювання впливу загроз та підвищенні рівня економічної безпеки. Значення показників усіх функціональних складових економічної безпеки відносять до групи критичних, недопустимо низьких, характеризуючи низький рівень платоспроможності, кредитоспроможності, фінансову залежність АТП від зовнішніх (кредитних) ресурсів, низький рівень стимулювання робітників, відсутності заходів із забезпечення належного рівня технологічного процесу (питома вага автотранспорту з досить високим показником фізичного зносу (більше 60 %), низький рівень підтримки інформаційного й юридичного відділів, недотримання (або часткове дотримання) законодавства з питань в екології тощо.
$0 < E_{UEB_i}^{ATP} \leq 0,1$ (друга ситуація)	Граничне/середній	Середній рівень управління економічною безпекою, приділяється незначна увага питанням із забезпечення ЕБ АТП. Існує потреба у запровадженні комплексу заходів із нівелювання впливу загроз та підвищенні рівня економічної безпеки. Значення показників функціональних складових економічної безпеки відносять до групи допустимих, середньо допустимих у галузі, хоча й за окремими функціональними складовими (інформаційній, політико-правовій, екологічній) спостерігаються дещо низькі значення індикаторів ЕБ.
$0,1 < E_{UEB_i}^{ATP} \leq 0,239$ (третя ситуація)	Додаткове/високий	Високий рівень управління економічною безпекою, приділяється істотна увага питанням із забезпечення ЕБ АТП. Існує потреба у моніторингу комплексу заходів із нівелювання впливу загроз та підвищенні рівня економічної безпеки. Значення показників усіх (майже усіх) функціональних складових економічної безпеки відносять до групи вище за середні, або навіть вище за нормативні значення (зокрема, за показниками фінансової складової), що вказує на досить високий рівень платоспроможності, кредитоспроможності, фінансову незалежність АТП від зовнішніх (кредитних) ресурсів, високий рівень системи стимулювання робітників, впровадження на АТП заходів із забезпечення належного рівня технологічного процесу (питома вага автотранспорту з низьким показником фізичного зносу (не більше 30 %), високий рівень підтримки інформаційного й юридичного відділів, дотримання (або часткове дотримання) законодавства з питань в екології.





Рисунок 3.13 – Схема реалізації теоретико-методичного підходу до визначення ефективності управління ЕБ АТП

За запропонованим методичним підходом на першому етапі проведено розрахунок інтегрального показника рівня економічної безпеки АТП та визначено ефективність управління ЕБ (табл. 3.5).

Таблиця 3.5 – Результати розрахунку рівня ефективності управління економічною безпекою АТП

№ АТП	Найменування АТП	Ефективність управління ЕБ АТП	Рівень ефективності управління ЕБ АТП
1	ТОВ «Куб-Енерго»	0,3959	високий
2	ВАТ «Покровське автотранспортне підприємство - 11214»	0,1348	високий
3	ВАТ «Автопарк»	-0,0325	низький
4	ТОВ «Панда ЛТД»	0,0724	середній
5	СП «Євроазія-1»	0,0331	середній
6	ВАТ «Житомиравтотранс»	0,0370	середній
7	ТОВ «Юста»	0,0524	середній
8	ВАТ «Воловецьке ремонтно-транспортне підприємство»	0,0303	середній
9	ТОВ «Маса Інвест Груп»	-0,0608	низький
10	ТОВ «Компанія «Агротранс»	-0,0895	низький
11	СП «Інтер-Роллен-Транс»	-0,0031	низький
12	ВАТ «Богнамі»	-0,0005	низький

№ АТП	Найменування АТП	Ефективність управління ЕБ АТП	Рівень ефективності управління ЕБ АТП
13	ЗАТ «Павлоградське АТП»	0,0029	середній
14	ЗАТ «Промінь-Експо»	-0,0847	низький
15	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	-0,0687	низький
16	БАТ «Калинівська автобаза»	-0,1556	низький
17	ТОВ «Вітал»	-0,0378	низький
18	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	-0,0472	низький
19	АТЗТ «Транс-Кінг»	-0,0671	низький
20	ПАТ «Автотранспортне підприємство 16364»	0,0047	середній
21	ТОВ «Ягуар»	0,0173	середній
22	ТОВ «Дніпровнештранс»	0,1173	високий
23	ТОВ «Аркадія»	0,0745	середній
24	ЗАТ «Автосвіт»	0,2394	високий
25	ТОВ «Форвард»	0,0517	середній
26	ТОВ «Аніта»	0,0057	середній
27	ТОВ «Р-СТІЛЛ»	-0,0430	низький
28	ТОВ «Квартет»	-0,0631	низький
29	ЗАТ «Укррострас»	-0,0883	низький
30	АТП БАТ «Теплоенергомонтаж»	0,0601	середній
31	ТОВ «Дельта Експрес Інтернешнл»	0,0088	середній
32	ТОВ «Ференц і К»	0,0786	середній
33	ТОВ «Укрзовніштранс»	0,0737	середній
34	ТОВ «Інтер Валсан Транс»	0,0637	середній
35	ТОВ «Семтранс»	0,0827	середній
36	Сімферопольська транспортно-експедиційна фірма «Трекфа»	0,1952	високий
37	ТОВ «Омега»	0,2305	високий
38	ТОВ «Виробничо-комерційний центр «Трейд Лайн Лтд»	0,1693	високий
39	БАТ «Полтаваглавсбит»	0,0713	середній
40	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	-0,0955	низький
41	БАТ «ГарантТрансСервіс»	-0,1917	низький
42	БАТ «Донецькавтотранс»	-0,1849	низький
43	ТОВ «Едикт»	-0,0666	низький
44	ТОВ «Підприємство Експрес»	-0,1381	низький
45	УкрНім АТЗТ «Дніпролайн»	-0,0531	низький
46	ЗАТ «Керчвнештранс»	-0,1598	низький
47	ТОВ «Темп»	-0,1001	низький
48	ТОВ «Делівері»	-0,1559	низький
49	БАТ «Корпорація Магнетик»	-0,1764	низький
50	ТОВ «Аркадія ЛТД»	-0,1394	низький

Для ідентифікації потенційного сумарного ступеня впливу на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств пропонуємо використати таку шкалу, яка представлена у таблиці 3.6.

Таблиця 3.6 – Шкала оцінювання сумарного ступеня впливу загроз на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств

Числовий діапазон показника за певним сценарієм розвитку подій (сумарного ступеня впливу) ( $W_{ЗЕБ_i}^{АТП}$ )	Значення (рівень впливу)	Характеристика
$0 \leq W_{ЗЕБ_i}^{АТП} \leq 0,5$	низький	Вірогідність настання загроз є малою ймовірною. Вплив загроз є неістотним на рівень економічної безпеки, практично всі показники, що входять до запропонованого методичного інструментарію оцінювання рівня економічної безпеки, практично не змінили значення (не більше 10 %).
$0,5 < W_{ЗЕБ_i}^{АТП} \leq 0,7$	середній	Вірогідність настання загроз є досить ймовірною. Вплив загроз є істотним, але не катастрофічним, на рівень економічної безпеки, оскільки значення показників змінюються у низхідному напрямі (особливо це стосується показників фінансової складової ЕБ).
$0,7 < W_{ЗЕБ_i}^{АТП} \leq 1,0$	високий	Вірогідність настання загроз є ймовірною. Вплив загроз є досить істотним та значним на рівень економічної безпеки, практично всі показники суттєво націлений на низькі результати, є чітка тенденція до критичних значень за окремими показниками фінансової та інноваційно-інвестиційною складовими.

На третьому проведено співставлення отриманих розрахунків певне автотранспортне підприємство у матрицю співставлення рівня економічної безпеки і ступеня впливу загрози на рівень ЕБ АТП та розробити систему заходів щодо підвищення рівня останньої.

Отже, з метою удосконалення сучасного методичного інструментарію оцінювання рівня економічної безпеки АТП пропонуємо застосувати матрицю співставлення значення інтегрального показника рівня економічної безпеки АТП та сумарного ступеня впливу на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств (табл. 3.8), яка є важливим елементом подальшого дослідження рівня економічної безпеки, у якій відображені за горизонталлю значення по-

казника ефективності управління економічною безпекою АТП, а за вертикаллю – сумарний ступінь впливу загрози на рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств у певному році.

Таблиця 3.7 – Результати розрахунку сумарного ступеня впливу загрози на рівень економічної безпеки економічною безпекою АТП

Показник	За песимістичним сценарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сценарієм	
	Вірогідність настання за-гроз	Значення (рівень впливу)	Вірогідність настання за-гроз	Значення (рівень впливу)	Вірогідність настання за-гроз	Значення (рівень впливу)
Сумарний ступінь впливу ( $W_{ЗЕБ_i}^{АТП}$ )	0,838	високий	0,678	середній	0,512	середній

Своєчасне виявлення негативних тенденцій розвитку, впливів загроз на рівень економічної безпеки АТП є головною передумовою ефективного управління ЕБ автотранспортних підприємств, тому використання матриці співставлення рівня економічної безпеки та сумарного ступеня впливу на рівень ЕБ АТП за одним сценарієм розвитку подій (песимістичним, оптимістичним, найбільш вірогідним) дозволить оцінити ефективність УЕБ АТП та надати рекомендації щодо підвищення рівня останньої, мінімізуючи деструктивні впливи домінуючих загроз у розрізі певних функціональних складових ЕБ.

За підсумками результатів роботи із матрицею співставлення кожне досліджуване АТП займає відповідне місце у полі матриці, яка містить дев'ять елементів відповідно до попередньої розбивки, розподіляючи результати досліджуваних понять за трьома зонами: I зона – «зелена зона»; II зона – «жовта зона»; III зона – «червона зона». Потрапляючи до певної зони, окреме АТП отримує конкретні рекомендації щодо ухвалення управлінського рішення з роботи й аналізу рівня економічної безпеки підприємства.

Отже, I зона – «зелена зона» – всі підприємства, які потрапили до верхнього лівого кута матриці характеризуються рівнем економічної безпеки «достатньої керованості», при цьому управління економічною безпекою таких підприємств у цілому є досить результатив-

ним, хоча іноді може виникати потреба у розробці коригуючих рекомендацій або превентивних заходів.

Таблиця 3.8 – Матриця співставлення значення показника ефективності управління ЕБ АТП та сумарного ступеня впливу загроз ЕБ

Значення показника ефективності управління ЕБ АТП	Сумарний ступінь впливу загрози на рівень ЕБ АТП (за одним із прогностичних сценаріїв)		
	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Високий рівень	I	I	II
Середній рівень	I	II	III
Низький рівень	II	III	III

До II зони – «жовтої зони» – входять підприємства, які відображені

в елементах головної діагоналі матриці, причому рівень економічної безпеки можна охарактеризувати як «середньої керованості», хоча існує потреба у розробці комплексу досить жорстких заходів в управлінні економічною безпекою, необхідним кроком стає проведення розрахунків критичних значень отриманих показників та мінімально допустимого рівня відносного відхилення у розрахунковому періоді.

Останньою ж є III зона – «червона зона» – правий нижній кут матриці – зона подальшого ретельного дослідження й аналізу тих підприємств, які до неї потрапляють, а економічна безпека може бути інтерпретована як «низько керована», що може призвести до унеможливлення зміцнення її рівня, або виникне невідкладна, негайна потреба суттєвого коригування УЕБП, що потребуватиме великої аналітичної роботи на основі постійно одержуваної й оброблюваної інформації на підґрунті використання дорогих технічних систем і технологій, що забезпечують надходження й обробку інформації з ринку в режимі реального часу.

Результати проведених розрахунків для 50 досліджуваних АТП наведені у таблиці 3.9.

Проведені розрахунки свідчать, що більшість серед досліджуваних автотранспортних підприємств відносяться до червоної зони

за всіма сценаріями, характеризуючи рівень управління економічною безпекою АТП як неефективний, низький, потребуючий значних коригуючих заходів щодо мінімізації впливу деструктивних і дестабілізуючих явищ, загроз і небезпек, що представлено на рис. 3.14.

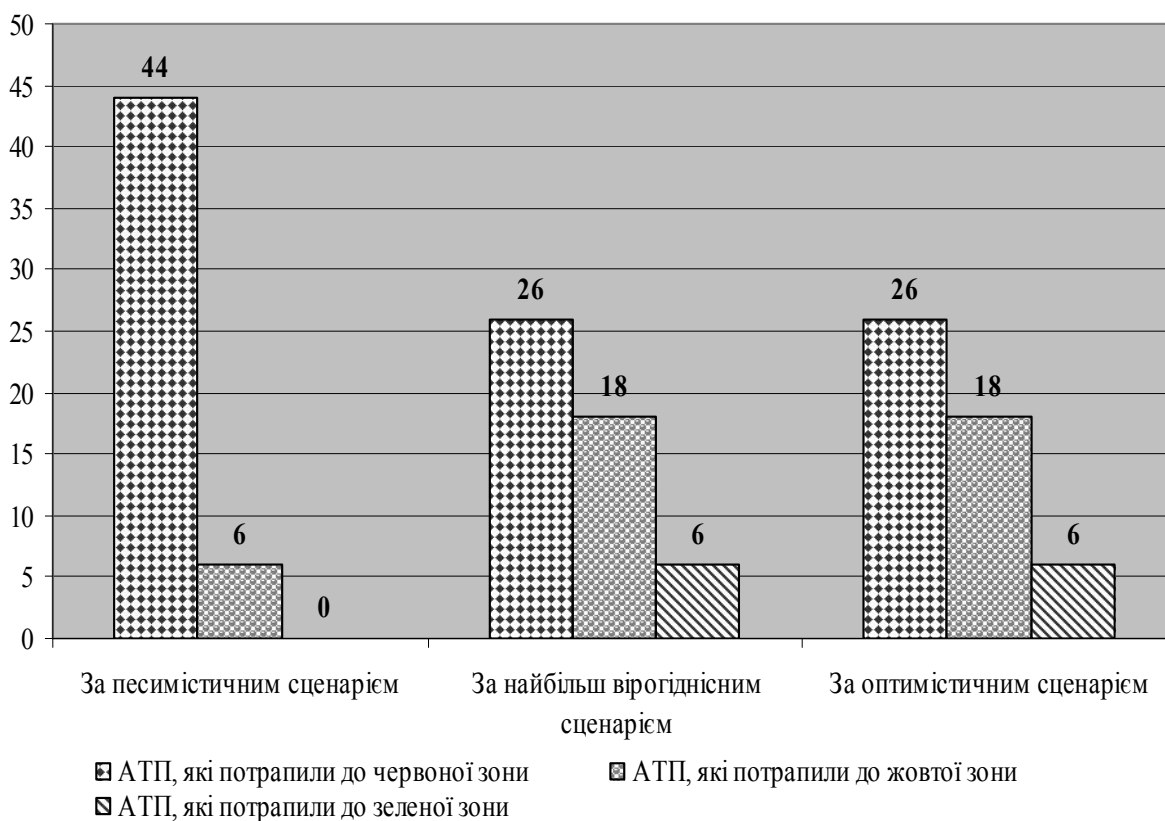


Рисунок 3.14 – Результати розподілу досліджуваних АТП за матрицею співставлення (за трьома сценаріями)

Результати розрахунків вказують на нестабільний і досить низький рівень економічної безпеки серед досліджуваних АТП, Причому за песимістичним сценарієм сумарний вплив загроз на ЕБ є найбільшим, що стає наслідком низького рівня управління економічною безпекою.

Варто зазначити, що 88 % АТП потрапили до червоної зони, що вказує на дуже низький рівень управлінських заходів, які спрямовані на стабільне і довготривале функціонування АТП.

Таблиця 3.9 – Результати співставлення значення показника ефективності управління ЕБ АТП та сумарного ступеня впливу загроз економічній безпеці

№ АТП	Найменування АТП	Рівень ефективності управління ЕБ АТП	За песимістичним сценарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сценарієм	
			Рівень сумарного ступеня впливу	Зона	Рівень сумарного ступеня впливу	Зона	Рівень сумарного ступеня впливу	Зона
1	ТОВ «Куб-Енерго»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена
2	ВАТ «Покровське автотранспортне підприємство - 11214»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена
3	ВАТ «Автопарк»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
4	ТОВ «Панда ЛТД»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
5	СП «Євроазія-1»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
6	ВАТ «Житомиравтотранс»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
7	ТОВ «Юста»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
8	ВАТ «Воловецьке ремонтно-транспортне підприємство»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
9	ТОВ «Маса Інвест Груп»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
10	ТОВ «Компанія «Агротранс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
11	СП «Інтер-Роллен-Транс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
12	ВАТ «Богнамі»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
13	ЗАТ «Павлоградське АТП»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
14	ЗАТ «Промінь-Експо»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
15	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
16	ВАТ «Калинівська автобаза»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
17	ТОВ «Вітал»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
18	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
19	АТЗТ «Транс-Кінг»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
20	ПАТ «Автотранспортне підприємство 16364»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
21	ТОВ «Ягуар»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
22	ТОВ «Дніпровнештранс»	високий	високий	червона	середній	зелена	середній	зелена
23	ТОВ «Аркадія»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
24	ЗАТ «Автосвіт»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена

№ АТП	Найменування АТП	Рівень ефективності управління ЕБ АТП	За песимістичним сценарієм		За найбільш вірогідним сценарієм		За оптимістичним сценарієм	
			Рівень сумарного ступеня впливу	Зона	Рівень сумарного ступеня впливу	Зона	Рівень сумарного ступеня впливу	Зона
25	ТОВ «Форвард»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
26	ТОВ «Аніта»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
27	ТОВ «Р-СТІЛІ»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
28	ТОВ «Квартет»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
29	ЗАТ «Укрроотранс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
30	АТП ВАТ «Теплоенергомонтаж»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
31	ТОВ «Дельта Експрес Інтернешнл»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
32	ТОВ «Ференц і К»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
33	ТОВ «Укрзовніштранс»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
34	ТОВ «Інтер Валсан Транс»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
35	ТОВ «Семтранс»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
36	Сімферопольська транспортно-експедиційна фірма «Трекфа»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена
37	ТОВ «Омега»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена
38	ТОВ «Виробничо-комерційний центр» Трейд Лайн Лтд»	високий	високий	жовта	середній	зелена	середній	зелена
39	ВАТ «Полтаваглавсбит»	середній	високий	червона	середній	жовта	середній	жовта
40	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
41	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
42	ВАТ «Донецькавтотранс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
43	ТОВ «Едикт»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
44	ТОВ «Підприємство Експрес»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
45	УкрНім АТЗТ «Дніпролайн»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
46	ЗАТ «Керчвнештранс»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
47	ТОВ «Темп»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
48	ТОВ «Делівері»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
49	ВАТ «Корпорація Магнетик»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона
50	ТОВ «Аркадія ЛТД»	низький	високий	червона	середній	червона	середній	червона



За оптимістичним та найбільш вірогідним сценаріями сумарний вплив загроз на рівень економічної безпеки є незначним, управління деструктивними і дестабілізуючими явищами з боку керівництва АТП є суттєвим, управлінські заходи мають конкретний і цільовий характер, тому за результатами розрахунків можна констатувати таку структуру розподілу: до червоної зони потрапили 52 % з досліджуваних АТП, до жовтої зони потрапили 32 % АТП, до зеленої зони увійшли 16 % серед досліджуваних АТП.

Беручи до уваги, що половина із досліджуваних автотранспортних підприємств за результатами дослідження опинилась у червоній зоні, яка характеризує за критерієм інтегрального показника ЕБ АТП економічну безпеку таких суб'єктів господарювання, що працюють у сфері надання автотранспортних послуг, як низьку, а рівень управління як неефективний, тому вважаємо доцільним розрахувати можливі зміни у функціонуванні АТП у разі настання домінуючих загроз у розрізі певних функціональних складових економічної безпеки. Проведені розрахунки впливів домінуючих загроз на показники, що є складовими елементами у ідентифікації інтегрального показника рівня економічної безпеки АТП, за трьома сценаріями: песимістичному, оптимістичному й найбільш вірогіднісному наведені у додатку Є. У таблиці 3.10 представлені результати розрахунків потенційних впливів домінуючих загроз у розрізі певних функціональних складових ЕБ АТП на індикатори, що входять до складу інтегрального показника рівня економічної безпеки досліджуваної вибірки з низькими показниками інтегрального показника рівня економічної безпеки АТП.

Таблиця 3.10 – Результати розрахунків потенційних впливів домінуючих загроз у розрізі певних функціональних складових ЕБ АТП на інтегральний показник економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	Region	Значення інтегрального показника рівня ЕБ АТП				Значення показник ефективності управління ЕБ АТП				Зона за матрицею співставлення			
			Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	ВАТ «Автопарк»	Запорізька обл.	5,061	2,604	2,671	2,754	-0,032	-0,502	-0,489	-0,474	червона	червона	червона	червона
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	Запорізька обл.	4,913	2,683	2,751	2,840	-0,061	-0,487	-0,474	-0,457	червона	червона	червона	червона
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	Дніпропетровська обл.	4,763	2,668	2,730	2,806	-0,089	-0,490	-0,478	-0,464	червона	червона	червона	червона
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	Закарпатська обл.	5,215	2,602	2,664	2,742	-0,003	-0,503	-0,491	-0,476	червона	червона	червона	червона
5	ВАТ «Богнамі»	Запорізька обл.	5,229	2,642	2,710	2,798	0,000	-0,495	-0,482	-0,465	червона	червона	червона	червона
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	м. Київ	4,788	2,378	2,438	2,510	-0,085	-0,545	-0,534	-0,520	червона	червона	червона	червона
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	Запорізька обл.	4,872	2,665	2,729	2,809	-0,069	-0,491	-0,478	-0,463	червона	червона	червона	червона
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	Донецька обл.	4,417	2,241	2,294	2,355	-0,156	-0,572	-0,561	-0,550	червона	червона	червона	червона

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
9	ТОВ «Вітал»	м. Київ	5,034	2,523	2,579	2,648	-0,038	-0,518	-0,507	-0,494	червона	червона	червона	червона
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	Дніпропетровська обл.	4,984	2,709	2,775	2,859	-0,047	-0,482	-0,470	-0,453	червона	червона	червона	червона
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	м. Київ	4,880	2,662	2,723	2,797	-0,067	-0,491	-0,479	-0,465	червона	червона	червона	червона
12	ТОВ «Р-СТІЛЛ»	м. Харків	5,006	2,892	2,958	3,041	-0,043	-0,447	-0,435	-0,419	червона	червона	червона	червона
13	ТОВ «Квартет»	Івано-Франківська обл.	4,901	2,364	2,427	2,507	-0,063	-0,548	-0,536	-0,521	червона	червона	червона	червона
14	ЗАТ «Укрространс»	Сумська обл.	4,769	2,561	2,620	2,693	-0,088	-0,510	-0,499	-0,485	червона	червона	червона	червона
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	Вінницька обл.	4,731	2,924	2,998	3,095	-0,096	-0,441	-0,427	-0,408	червона	червона	червона	червона
16	БАТ «ГарантТрансСервіс»	Полтавська обл.	4,228	2,681	2,742	2,818	-0,192	-0,488	-0,476	-0,461	червона	червона	червона	червона
17	БАТ «Донецькавтотранс»	Донецька обл.	4,264	2,597	2,657	2,728	-0,185	-0,504	-0,492	-0,478	червона	червона	червона	червона
18	ТОВ «Едикт»	м. Київ	4,883	2,849	2,917	3,003	-0,067	-0,455	-0,442	-0,426	червона	червона	червона	червона
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	Вінницька обл.	4,509	2,840	2,904	2,986	-0,138	-0,457	-0,445	-0,429	червона	червона	червона	червона
20	УкрНім АТЗТ «Дніпролайн»	Дніпропетровська обл.	4,953	2,869	2,933	3,013	-0,053	-0,451	-0,439	-0,424	червона	червона	червона	червона
21	ЗАТ «Керчвнестранс»	АР Крим	4,395	2,696	2,760	2,841	-0,160	-0,485	-0,472	-0,457	червона	червона	червона	червона
22	ТОВ «Темп»	Полтавська обл.	4,707	2,733	2,800	2,880	-0,100	-0,477	-0,465	-0,449	червона	червона	червона	червона
23	ТОВ «Делівері»	Донецька обл.	4,415	2,622	2,686	2,766	-0,156	-0,499	-0,487	-0,471	червона	червона	червона	червона
24	БАТ «Корпорація Магнетик»	Полтавська обл.	4,308	2,610	2,673	2,753	-0,176	-0,501	-0,489	-0,474	червона	червона	червона	червона
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	Кіровоградська обл.	4,502	2,660	2,715	2,781	-0,139	-0,492	-0,481	-0,468	червона	червона	червона	червона

За результатами проведеного дослідження можна зробити такі висновки. По-перше, вплив домінуючих загроз на рівень економічної безпеки є досить суттєвим, неминуче витратопотребуючим і дестабілізуючим роботу всіх автотранспортних підприємств. По-друге, причини виникнення загроз ЕБ АТП обумовлені, з одного боку, чинниками загальноекономічного характеру (макрорівень), що здійснюють негативний вплив на значну кількість господарюючих суб'єктів, з іншого – чинниками, пов'язаними з непередуманістю та неефективністю прийнятих управлінських рішень (мікрорівень).

З метою підвищення ефективності УЕБ АТП пропонується комплекс заходів щодо мінімізації впливу домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових ЕБ, який передбачає збалансованість динаміки показників, що ідентифікують певну функціональну складову економічної безпеки, та спрямований на позитивні структурні зміни в усіх сферах функціонування АТП (рис. 3.15). Так, заходи, які повинні бути впроваджені на АТП задля підвищення рівня фінансової складової економічної безпеки і мінімізації впливу загроз, повинні бути спрямовані на таку сферу господарювання, яка передбачає збільшення рівня ліквідності підприємства через нарощення найліквідніших засобів АТП, а також підвищення ефективності використання власного капіталу та скорочення рівня залежності від кредиторів, що можливо досягти за допомогою пошуків альтернативного залучення коштів із зовнішніх джерел, а саме: залучення інвесторів, спонсорська допомога. Загрози кадрової складової АТП можливо ліквідувати через комплекс стимулюючих заходів для збереження висококваліфікованого персоналу підприємства, зокрема: покращення умов праці і техніки безпеки, підвищення рівня зацікавленості персоналу в загальному результаті роботи АТП, запобіганню промислому шпіонажу. Мінімізуючи вплив загроз техніко-технологічної складової ЕБ АТП стає можливим, коли на останніх впроваджуються заходи, що спрямовані на підвищення ефективності виробничого процесу, підвищення якості наданих послуг, розширення карти маршрутів, зменшення рівня морального і фізичного старіння автомобільного парку, використання усіх джерел для підвищення ресурсовіддачі та прискорення оборотності коштів, інвестованих в активи.

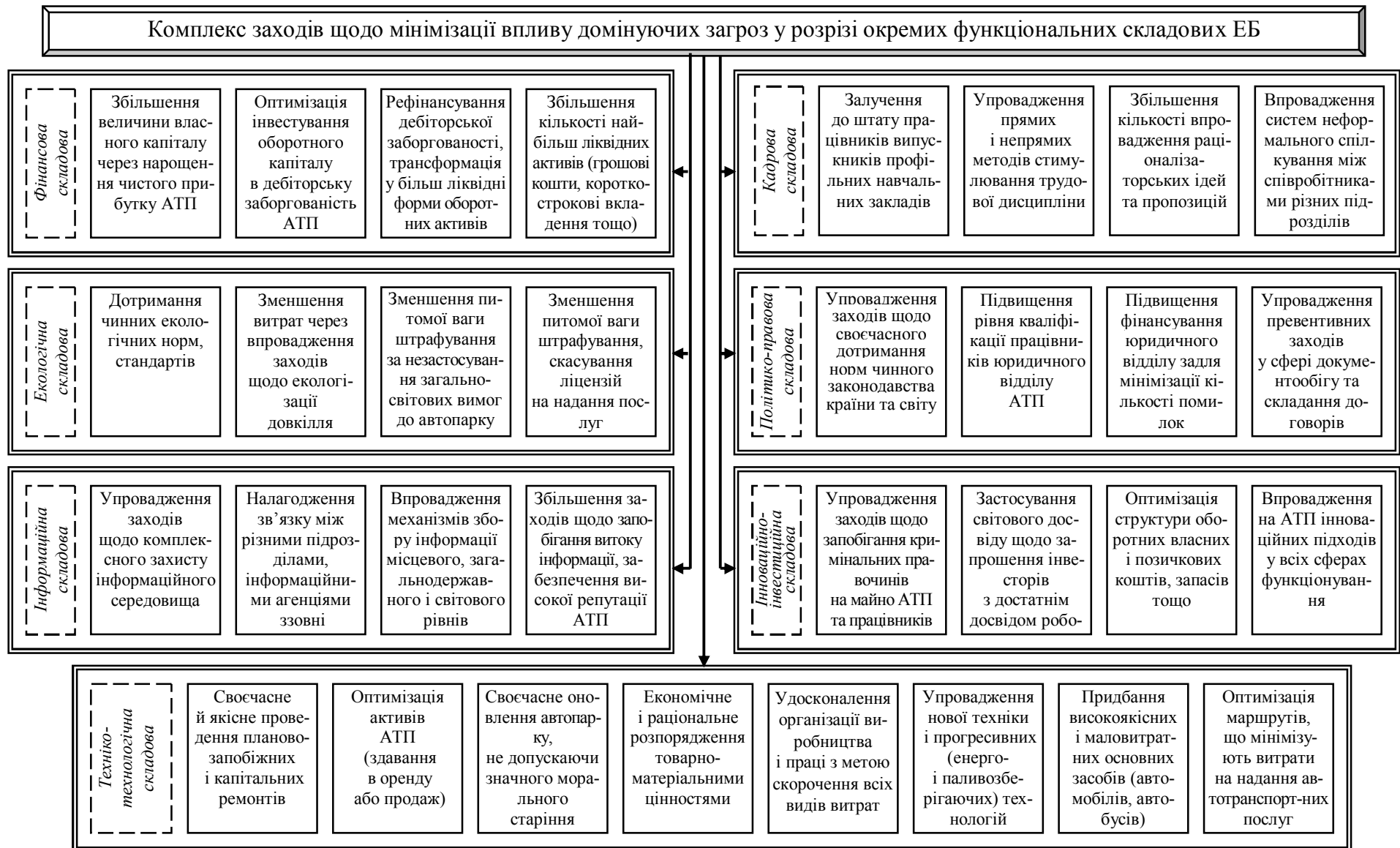


Рисунок 3.15 – Комплекс заходів щодо мінімізації впливу домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових ЕБ

Домінуючі загрози політико-правової складової ЕБ АТП є досить специфічною ланкою чинників негативного впливу, оскільки останні піддаються найменшій керованістю, тому єдиною можливою запорукою зменшення таких загроз є своєчасне дотримання вимог чинного законодавства.

Слід зауважити, що мінімізувати вплив домінуючих загроз політико-правової складової стане можливим також через підвищення рівня кваліфікації працівників юридичного відділу, підвищення фінансування останнього, що призведе до зменшення помилок у складанні договорів тощо.

Нівелювання негативного впливу загроз інформаційної функціональної складової ЕБ є можливим за допомогою впровадження комплексного захисту інформаційного середовища АТП через імплементацію заходів, які передбачають запобігання витіку інформації, високої репутації, налагодження зв'язку між різними підрозділами, впровадження механізмів збору інформаційного місцевого, загальнодержавного і світового рівнів.

Дотримання чинних екологічних норм, стандартів, зменшення відсотка штрафування і скасування ліцензій на надання автотранспортних послуг є тими необхідними заходами, які в майбутньому спричинять мінімізацію домінуючих загроз екологічної складової економічної безпеки АТП.

Нівелювання домінуючих загроз інноваційно-інвестиційної складової економічної безпеки АТП включають заходи, які передбачають застосування світового досвіду щодо запрошення інвесторів з достатнім досвідом роботи, оптимізацію структури оборотних власних і позичкових коштів, запасів. Імплементацию на АТП інноваційних підходів у всіх сферах функціонування, запровадження комплексу заходів, що включають зміцнення сфери господарювання, яка унеможлиблює некомерційні посягання на майно, комерційну інформацію АТП, життя і здоров'я керівників, працівників.

Результати проведеного дослідження за трьома сценаріями розвитку подій у разі настання домінуючих загроз ЕБ АТП дали змогу дійти висновку, що заходи мінімізації впливу домінуючих загроз повинні бути спрямовані на ті функціональні складові, які є найбільше вразливими і незахищеними, а отже, цільова направленість на зміцнення економічної безпеки кожного окремого підприємства є багатоманітною та різновекторною. Беручи до уваги запропоновану

тезу, вважаємо доцільним запровадити на досліджуваних АТП такі заходи, які представлені у таблиці 3.11.

Таблиця 3.11 – Рекомендовані заходи для мінімізації впливу домінуючих загроз на рівень економічної безпеки АТП

Найбільш вразлива функціональна складова ЕБ	Найменування АТП	Рекомендовані заходи до впровадження для мінімізації впливу домінуючих загроз
Фінансова	СП «Інтер-Роллен-Транс»	Збільшення величини власного капіталу через нарощення чистого прибутку АТП
	ВАТ «Калинівська автобаза»	Оптимізація інвестування оборотного капіталу в дебіторську заборгованість АТП
	ТОВ «Вітал»	Рефінансування дебіторської заборгованості, трансформація у більш ліквідні форми оборотних активів
	ТОВ «Квартет»	Зменшення питомої ваги скасування ліцензій на надання автотранспортних послуг
Техніко-технологічна	ВАТ «Автопарк»	Звільнення АТП від зайвої кількості автомобілів, обладнання або здавання їх в оренду
	ТОВ «Маса Інвест Груп»	Вдосконалення організації виробництва і праці з метою скорочення всіх видів витрат
	ВАТ «Богнамі»	Придбання високоякісних і мало витратних ОЗ (автомобілів, автобусів, автопарку)
	ЗАТ «Укрространс»	Оптимізація маршрутів, мінімізуючи витрати на надання автотранспортних послуг
	ВАТ «Донецькавто-транс»	Своєчасне оновлення автопарку, не допускаючи значного морального і фізичного зносу
Політико-правова	ЗАТ «Промінь-Експо», ТОВ «Автокомфорт Лтд»	Підвищення фінансування юридичного відділу задля мінімізації кількості помилок
	АТЗТ «Транс-Кінг»	Підвищення рівня кваліфікації працівників юридичного відділу АТП
	ТОВ «Р-СТІЛ», ВАТ «Корпорація Магнетик»	Впровадження превентивних заходів у сфері документообігу та складання договорів
	ТОВ «Темп»	Впровадження заходів щодо своєчасного дотримання норм чинного законодавства країни і світового співтовариства
Кадрова	ВАТ «ГарантТранс-Сервіс»	Залучення до штату працівників випускників профільних навчальних закладів
	ТОВ «Едикт»	Впровадження прямих і непрямих методів стимулювання трудової дисципліни
	ТОВ «Підприємство Експрес»	Впровадження систем неформального спілкування між співробітниками різних підрозділами
	ТОВ «Аркадія ЛТД»	Підвищення ефективності комунікацій між підрозділами АТП
Інноваційно-	ТОВ «Компанія	Оптимізація структури оборотних власних

Найбільш вразлива функціональна складова ЕБ	Найменування АТП	Рекомендовані заходи до впровадження для мінімізації впливу домінуючих загроз
інвестиційна	«Агротранс»	і позичкових коштів, запасів тощо
	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	Застосування світового досвіду щодо запрошення інвесторів з достатнім досвідом роботи
	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	Впровадження заходів щодо запобігання кримінальних правочинів на майно працівників та АТП
Інформаційна	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	Збільшення заходів щодо запобігання витіку інформації, високої репутації АТП
	ТОВ «Делівері»	Впровадження заходів щодо комплексного захисту інформаційного середовища АТП
Екологічна	ЗАТ «Керчвнешт-ранс»	Зменшення витрат через впровадження заходів щодо екологізації довкілля

Таким чином, проведене дослідження дає можливість стверджувати, що в ринковій економіці особливе місце управління економічною безпекою автотранспортних підприємств, яке спрямовано на підсилення адаптивності, конкурентоспроможності бізнесу, обумовлене тим, що саме воно має забезпечувати інтеграцію економічних процесів на підприємстві, зв'язуючи разом внутрішні ресурси й зовнішнє середовище.

Розроблено комплекс заходів щодо мінімізації впливу домінуючих загроз у розрізі окремих функціональних складових ЕБ, який передбачає збалансованість динаміки показників, що ідентифікують певну функціональну складову економічної безпеки, та спрямований на позитивні структурні зміни в усіх сферах функціонування АТП.



## ВИСНОВКИ

У роботі представлено нове вирішення важливого науково-прикладного завдання щодо узагальнення, розвитку і поглиблення теоретичних положень з питань управління економічною безпекою підприємств, а також запропоновано обґрунтування науково-методичних рекомендацій щодо формування і визначення рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств, яке дозволило сформулювати такі висновки:

На підставі критичного аналізу наукової літератури з питань детермінації економічної категорії «економічна безпека підприємства» поглиблено теоретичний базис управління економічною безпекою. Запропоноване визначення економічної безпеки підприємства доповнює напрацьований теоретичний базис за рахунок виокремлення такої ознаки як «прийнятність» та відображає такі основні характеристики означеної категорії як: розвиток, обґрунтованість заходів, часові параметри. Така дефініція є теоретичною основою розробки й обґрунтування системи управління економічною безпекою автотранспортних підприємств.

Показано, що дослідження сутнісних сторін економічної безпеки підприємства як поняття й об'єкта управління буде неповним без визначення і систематизації факторів, що її зумовлюють. Отже, необхідним підґрунтям побудови і створення цілісної картини економічної безпеки підприємств стає ідентифікація факторів екзо- й ендогенного середовища у часі та динаміці. Уточнено перелік загроз основних функціональних складових ЕБП, який, на відміну від існуючих, дає змогу чітко розрізнити широкий спектр можливих потенційних загроз та допоможе керівникам підприємств послідовно і швидко зорієнтуватися у сукупності чинників, що збільшують рівень нестабільності й порушують умови сталого розвитку. За результатами аналізу стану і розвитку транспортного комплексу України у період 2011–2013 рр. встановлено, що основними причинами зниження результатів показників, які характеризують різні компоненти економічної безпеки автотранспортних підприємств, були такі деструктивні явища, що зменшують рівень економічної безпеки суб'єктів господарювання автотранспортного комплексу України: скорочення обсягів виробництва основних галузей; зменшення кількості експортно-імпортних перевезень; нестача транспо-

ртних засобів, їх фізичне старіння і незадовільний стан, невідповідність їх технічного рівня світовим вимогам; неповне забезпечення транспорту паливом і запчастинами; низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури.

Доведено, що система управління економічною безпекою автотранспортного підприємства має бути подана як циклічно-функціональна декомпозиційна сукупність управлінських дій, які націлені на забезпечення економічної безпеки АТП, дозволить забезпечити своєчасними й обґрунтованими управлінськими рішеннями в умовах значного спектра впливів загроз і дестабілізуючих явищ. Шляхом детального аналізу й теоретичного узагальнення було досліджено генезис наукової думки щодо розвитку управління економічною безпекою підприємств, який передбачає процес, що починається з планування (під час останнього встановлюються показники результативності управління ЕБП за певний період), потім за результатами порівняння та аналізу інформації ідентифікуються причини, потенційні наслідки і загрози відхилень між запланованими й отриманими результатами, корегуються помилки, розробляється комплекс коригуючих заходів з можливими альтернативними варіантами розвитку подій з урахуванням потенційного впливу всієї сукупності деструктивних явищ.

Обґрунтовано і розроблено методичний підхід до оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств, який передбачає розрахунок інтегрального показника економічної безпеки АТП, виокремлюючи основні функціональні складові ЕБП та забезпечуючи отримання об'єктивного факторного навантаження груп показників, що відображають специфіку кожної сфери діяльності автотранспортних підприємств та можуть бути скореговані зі зміною часу. Запропонований підхід дає можливість комплексного аналізу реального стану АТП та динаміку цього показника з позиції окремих складових, що визначають економічну безпеку, та своєчасного виявлення напрямів потенційних негативних впливів, а також прийняття ефективних управлінських рішень щодо стримування розвитку кризових явищ.

Запропоновано науково-методичні положення про ранжування домінуючих загроз, які, на відміну від існуючих, детермінують значущість та ступінь впливу кожної загрози у розгалуженій сукупності дестабілізуючих явищ, що притаманні функціональним складо-

вим економічної безпеки автотранспортних підприємств та дозволяють знизити можливі втрати, які спричинені негативними змінами параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища АТП. У такому контексті сукупність факторів впливу розглядається не як детальний перелік її елементарних частин, а як структурована система взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Наказ Міністерства фінансів України за № 49/121 «Про затвердження Положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації» від 26.01.2001 р.
2. Антонян О. А. Трансформація показників діяльності суб'єктів господарювання для цілей інформаційно-аналітичного забезпечення системи економічної безпеки / О. А. Антонян // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – Луганськ. Вид-во СХУ ім. В. Даля, 2011. – Вип. 3 (157). – С. 6-11.
3. Ансофф И. Стратегическое управление: [сокр. пер. с англ.] / И. Ансофф – М. : Экономика, 1989. – 519 с.
4. Анфилатов В. С. Системный анализ в управлении / В. С. Анфилатов, А. А. Емельянов, А. А. Кукушкин; [под ред. А. А. Емельянова]. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 368 с.
5. Ареф'єва О. В. Планування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва, Т. Б. Кузьменко. – К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 170 с.
6. Ареф'єва О.В. Наукові основи формування економічної безпеки підприємств / О. В. Ареф'єва // Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України: зб. матеріалів наук.-практ. конф., Київ, 16-17 трав. 2001 р. – К. : Вид-во Європ. ін-ту, 2001. – 480 с.
7. Архипов А. Экономическая безопасность: оценки, проблемы, способы обеспечения / А. Архипов, А. Городецкий, Б. Михайлов // Вопросы экономики. – 1994. – №12. – С.36-44.
8. Бандурка О. М. Основи економічної безпеки / [О. М. Бандурка, В. Є. Духов, К. Я. Петрова, І. М. Червяков]. – Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2003. – 236 с.
9. Барановський О. Визначення показників економічної безпеки / О. Барановський // Економіка. Фінанси. Право. – 1999. – №8. – С.14-16.
10. Баркова С. О. Формування системи управління економічної безпеки на підприємствах України // С. О. Баркова, І. П. Фоміченко // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2013. – № 3 (23). – С. 57-65.

11. Белоусова К. И. Анализ информационной безопасности предприятия / К. И. Беклоусова, В. В. Разумцев // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – Луганськ . Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2011. – Вип. 3 (157).– С. 6-11.
12. Белокур А. Экономическая безопасность Украины / А. Белокур // Закон и бизнес. – 1997. – № 5. – С. 4-10.
13. Белокуров В. В. Структура функциональных составляющих экономической безопасности предприятия [Электронный ресурс] / В. В. Белокуров // Режим доступа : <http://www.safetyfactor.ru>
14. Белопольский Н. Г. Энвайроника – наука о развитии и совершенствовании общества и мира / Н. Г. Белопольский. – Донецк-Мариуполь : ИЭП НАН Украины, 1997. – 330 с.
15. Березін О. В. Економіка підприємства: навч. посіб. / О. В. Березін, Л. М. Березіна, Н. В. Бутенко. – К.: Знання, 2009. – 390 с.
16. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента : [навч. вид; у 2-х т.] / И. А. Бланк. – К. : Ника-Центр; Эльга, 2001. – 512 с.
17. Боумэн К. Основы стратегического менеджмента : [под ред. Л. Г. Зайцева, М. И. Соколовой; пер. с англ.]. – М. : Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 176 с.
18. Бухвальд Е. Макроаспекты экономической безопасности России / Е. Бухвальд, Н. Гловацкая, С. Лазаренко // Вопросы экономики. – 1995. – №1. – С. 97-106.
19. Василенко В. П. Вопросы обеспечения экономической безопасности – одно из направлений деятельности субъектов предпринимательства / В. П. Василенко // Логистика: проблемы и решения. – 2010. – №5. – С.43-45.
20. Василенко В. А. Стратегічне управління : [навч. посіб.] / В. А. Василенко, Т. І. Ткаченко. – К. : ЦУЛ, 2003. – 396 с.
21. Великий А. П. Про один підхід до дослідження економічної безпеки та деякі результати його практичного застосування / А. П. Великий, В. П. Горбулін, І. В. Серпенко. – К. : НАН України. Ін-т кібернетики ім. В. М. Глушкова, 1997. – 25 с.
22. Внукова Н. М. Економічна оцінка ризику діяльності підприємств: проблеми теорії та практики: монографія /Н. М. Внукова, В.А. Смоляк. – Х. : Інжек, 2006. – 184 с.
23. Вовк І. Класифікація ресурсів підприємства. Сучасні підходи [Електронний ресурс] / І. Вовк // Соціально-економічні проблеми і

держава. – 2011. – Вип. 1 (4). – Режим доступу до журн. : <http://sepd.tntu.ua/stories/pdf/2011/11vippsp.pdf>.

24. Гапоненко В. Ф. Экономическая безопасность предприятия: подходы и принципы / В. Ф. Гапоненко, А. А. Безпалько, А.С. Власков. – М. : Ось-89, 2006. – 208 с.

25. Герчикова И. Н. Менеджмент / И. Н. Герчикова. – М. : ЮНИТИ, 2003. – 501 с.

26. Гітазулін Т. М. Виявлення зони атракції в економічній системі на основі оцінювання форм розподілу показників структурних елементів / Т. М. Гітазулін, Т. М. Китащенко // Ефективна економіка. – 2014. – Вип. 4. – С. 87-95.

27. Гладченко Т. М. Науково-методичні основи створення механізму державного управління і регулювання системи економічної безпеки підприємницької діяльності : регіональний аспект : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / Таїсія Миколаївна Гладченко : [Донецька держ. академія управління]. – Донецьк, 2004. – 20 с.

28. Гладчук О. М. Фінансова безпека сучасного страхового ринку України/ О. М. Гладчук // Ефективна економіка. – 2014. – Вип. 4. – С. 87-95.

29. Горячева К. С. Механізм управління фінансовою безпекою підприємства : : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.06.01 / К.С. Горячева; Київський національний університет технологій та дизайну. – К., 2006. – 17 с.

30. Горячова К. Фінансова безпека підприємства. Сутність та місце в системі економічної безпеки / К. Горячова // Економіст. – 2003. – №8. – С. 65-67.

31. Грунин О. Экономическая безопасность организации / О. Грунин, С. Грунин. – СПб : Питер, 2002. – 160 с.

32. Гусев В. С. Экономика и организация безопасности хозяйствующих субъектов / [В. С. Гусев, В. А. Демин, Б. И. Кузин и др.]. – СПб. : Питер, 2004. – 288с.

33. Дарнопих Г. Ю. Сучасні проблеми економічної безпеки України / Г. Ю. Дарнопих // Вісник Академії правових наук України. – 1998. – №1. – С. 142-150.

34. Догиль Л. Ф. Хозяйственный риск и финансовая устойчивость предприятий АПК: Методологические и практические аспекты / Л. Ф. Догиль. – Минск : БГЭУ, 1999. – 238 с.

35. Долинская Р. Г. Контроллинг в действии: [учеб. пособие] / Р. Г. Долинская, В. А. Мищенко. – Х. : ИД «ИНЖЕК», 2008. – 472 с.
36. Донець Л. І. Економічні ризики та методи їх вимірювання / Л. І. Донець. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 312 с.
37. Дубецька С. П. Економічна безпека підприємств України / С.П. Дубецька // Недержавна система безпеки підприємства як суб'єкт національної безпеки України : Зб. матер. наук.-практ. конф., Київ, 16-17 травня 2001 р. / [ред. кол. І. І. Тимошенко та ін.]. – К. : Вид-во Європ. Н-ту, 2003. – С. 146-171.
38. Евдокимов Ф. И. Экономическая устойчивость предприятия как фактор его безопасности / Ф. И. Евдокимов, Е. В. Мизина // Донецкий государственный технический университет : сб. научн. трудов. – Донецк. – 2001. – С.16-25.
39. Економіка підприємства: [структ.-лог. посібник] / [за ред. С.Ф. Покропивного]. – К. : КНЕУ, 2001. – 457 с.
40. Жаліло Я. А. До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку / Я. А. Жаліло. – К. : НІСД, 2003. – С. 53-87.
41. Жаліло Я. А. Економічна стратегія держави / Ярослав Анаталійович Жаліло. – К. : НІСД, 2003. – 224 с.
42. Жандаров А. М. Экономическая безопасность России: определения, гипотезы, расчеты / А. М. Жандаров, А. А. Петров // Безопасность. – 1994. – №3. – С. 40-48.
43. Забродский В. А. Современные методы организации и управления промышленным производством / В. А. Забродский, Н. А. Кизим, Л. И. Янов. – Харьков : АО «Бизнес-Информ», 1997. – 64 с.
44. Забродский В. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы / В. Забродский, Н. Капустин // Бизнес-информ. – 1999. – №15. – С. 35-37.
45. Загарій В. П. Ключові характеристики фінансової безпеки як системи [Електронний ресурс] / В. П. Загарій // Ефективна економіка. – 2014. – Вип. 3. – Режим доступу до журн. : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2838>
46. Зеркалов Д. В. Безпека комерційної діяльності: у 2 кн. Кн. 2: Захист. Довідник / Д. В. Зеркалов. – К. : Основа, 2006. – 800 с.
47. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С. Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С.12-19.

48. Іващенко О. В. Система фінансово-економічної безпеки підприємства: [Електронний ресурс] / О. В. Іващенко, П. М. Четверіков // Сворлд. – 2012. – Режим доступу до журн. : <http://www.sworld.com.ua/konfer28/51.pdf>

49. Камлик М. І. Економічна безпека підприємницької діяльності. Економіко- правовий аспект / М. І. Камлик. – К. : Атіка, 2005. – 432 с.

50. Камышникова Э. В. Формирование универсальной шкалы оценки уровня экономической безопасности предприятия [Електронний ресурс] / Э. В. Камышникова // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – 2010. – Вип. 41. – Режим доступу до журн. : <http://www.stattionline.org.ua/ekonom/60/8041-formirovanie-universalnoj-shkaly-ocenki-urovnya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya.html>

51. Кириченко О. А. Деякі критерії оцінки економічної безпеки підприємства / О.А. Кириченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2008. – № 23. – С. 22–24.

52. Клейнер Г. Б. Предприятия в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность : [учеб.] / Г. Б. Клейнер, В.Л. Тамбовцев, Р. М. Качалов. – М. : ОАО «Изд-во «Экономика», 1997. – 288 с.

53. Ковальов Д. Економічна безпека підприємства / Д. Ковальов, Т. Сухорукова // Економіка України. – 1998. – № 10. – С. 48-52.

54. Козаченко А. В. Методические основы оценки уровня экономической безопасности предприятия / А.В. Козаченко, В. П. Пономарев // Региональные перспективы. – №2-3 (9-10). – С. 104-106.

55. Козаченко А. В. Экономическая безопасность предприятия: сущность и механизм обеспечения: [монография] / А.В. Козаченко, В. П. Пономарев, А. Н. Ляшенко. – К. : Либра, 2003. – 280 с.

56. Козаченко А. В. Декомпозиція управління економічною безпекою підприємства / А. В. Козаченко, О. М. Ляшенко // Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. – 2009. – № 4. – С. 34-38.

57. Комарницький І. Сутність і шляхи забезпечення фінансової безпеки держави / І. Комарницький, І. Франів, Б. Комарницький // Науковий вісник Львівського ДУВС : зб. наук. праць. – Сер.:



Економіка, право. – Львів : Вид-во ЛДУВС. – 2010. – Вип. 2(49). – С. 23.

58. Корчевська Л. О. Система напрямків забезпечення економічної безпеки підприємства / Л. О. Корчевська // Вісн. Донецького національного університету. – 2010. – Вип. 2, Т.1. – С. 184-191.

59. Королев М. И. Экономическая безопасность фирмы: теория, практика, выбор стратегии : [монография] / М. И. Королев. – М. : Экономика, 2011. – 284 с.

60. Криворучко О. М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика : [монографія] / О. М. Криворучко. – Х. : ХНАДУ, 2006. – 404 с.

61. Криворучко О. М. Менеджмент бізнес-процесів автотранспортних підприємств : [монографія] / О. М. Криворучко, Ю. О. Сукач. – Х. : ХНАДУ, 2012. – 244 с.

62. Кузенко Т. Б. Планування економічної безпеки підприємств в умовах ринкової економіки : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.06.01 / Європейський ун-т фінансів, інформаційних систем, менеджменту і бізнесу. – К., 2004. – 18 с.

63. Левицкая Л. П. Гибкость предприятия как фактор обеспечения его экономической безопасности / Л. П. Левицкая, И. И. Дроздова // Экономика железных дорог. – 2004. – №6. – С. 55-62.

64. Лабунська С. В. Підхід щодо формування показника інноваційної спроможності в загальній системі економічної безпеки підприємства / С.В. Лабунська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Випуск 39. – Х. : Вид. УкрДАЗТ. – 2012. – С. 55-59.

65. S. Labunska. The theoretical fundamentals and methodical approaches to economic safety assessment of innovations to foreign markets / S. Labunska, O. Dorokhov, O. Prokopishyna // Ekonomiska Misao i Praksa. – Vol. 22. – Issue 1. – DUBROVNIK. – 2013. – P. 221-236.

66. Лук'яненко І. Г. Економетрика: [підр.] / І. Г. Лук'яненко, Л. І. Краснікова. – К. : Знання, 1998. – 494 с.

67. Мартиненко М. М. Стратегічний менеджмент / М. М. Мартиненко, І. А. Ігнат'єва. – К. : Каравела, 2006. – 320 с.

68. Мак-Мак В. П. Служба безопасности предприятия (организационно-управленческие и правовые аспекты деятельности) / В. П. Мак-Мак. – М. : Мир безопасности, 1999. – 106 с.

69. Матвійчук Л.О. Методи визначення рівня фінансової безпеки підприємства / Л.О. Матвійчук // Вісник ЖДТУ. – Сер. : Економічні науки. – 2010. – № 4 (54). – С. 330-332.

70. Мельник В. Безпека особи в системі загальної безпеки / В. Мельник // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Політологія, Соціологія, Філософія. Випуск 11. — Ужгород : Видавництво Ужгородського національного університету «Говерла», 2009. – С. 45-49.

71. Менеджмент ; [под ред. В. В. Лукашевича, Н. И. Астаховой]. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 255 с.

72. Мескон М. Х. Основы менеджмента / М.Х. Мескон, М.Альберт, Ф. Хедоури; пер. с англ. М. А. Майорова, Э. В. Шустер. – М. : Дело, 1993. – 702 с.

73. Михайленко А. Механизм обеспечения экономической безопасности России / А. Михайленко // Российский экономический журнал. – 1996. – №4. – С. 119-127.

74. Мищенко С. Н. Система обеспечения экономической безопасности организации: автореф. на соискание ученой степени канд. экон. наук: 08.00.05 / С. Н. Мищенко. – Ростов-на-Дону, 2004. – 20 с.

75. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство : [монографія] / [за ред. В. М. Гесця]. – Х. : Інжек, 2006. – С. 43-46.

76. Мочерний С. В. Економічна безпека в контексті державного суверенітету України / С. В. Мочерний, О. В. Плотніков // Економіка України. – 1998. – №4. – С. 4-12.

77. Мунтіян В. І. Економічна безпека України: [монографія] / В. І. Мунтіян. – К. : Вид-во «КВІЦ», 1999. – 461 с.

78. Наконечна Н. М. Методологічні підходи щодо оцінювання рівня фінансової безпеки України [Електронний ресурс] / Н.М. Наконечна // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.14 – Режим доступу до журн. : [file:///D:/%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/nvnltu\\_2013\\_23.14\\_45.pdf](file:///D:/%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/nvnltu_2013_23.14_45.pdf)

79. Нікітіна А. В. Дослідження і розробка методологічних основ формування системи економічної безпеки підприємств / А.В. Нікітіна // Менеджмент, маркетинг та інтелектуальний капітал в глобальному економічному просторі : [колективна монографія] /

[під ред. П. Г. Перерви, О. І. Савченко, В. Л. ТОВАЖНЯНСЬКОГО]. – Х. : Віровець А.П. «Апостроф», 2012. – С. 600-618.

80. Нікітіна А. В. Чинники та передумови формування системи економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Економічний простір : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2011. – № 53. – С. 241–248.

81. Нікітіна А. В. Розвиток теоретичних засад економічної безпеки підприємства / А. В. Нікітіна // Сталий розвиток економіки : всеукраїнський науково-практичний журнал. – Хмельницький : Університет економіки і підприємництва, Інститут економіки, технології і підприємництва, 2011. – С. 82–86.

82. Нікітіна А. В. Удосконалення сучасного методичного інструментарію оцінювання економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – Чернівці : ЧТЕІ КНТЕУ, 2012. – Вип. I (45). – С. 154–60.

83. Нікітіна А. В. Дослідження сутності функціональних складових економічної безпеки підприємства / А. В. Нікітіна // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : зб. наук. праць. Тематичний випуск «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – Х. : НТУ «ХПІ», 2012. – Вип. 16. – С. 29–34.

84. Нікітіна А. В. Система управління економічною безпекою підприємств / А. В. Нікітіна // Збірник наукових праць. Економічні науки. – Чернівці : Книги – ХХІ, 2012. – Вип. 8. – С. 255–264.

85. Нікітіна А. В. Концептуальна модель реалізації контролінгу у системі забезпечення економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Бізнес-Інформ. – Х. : Вид-во ХНЕУ, 2012. – Вип. 12. – С. 226–229.

86. Нікітіна А. В. Методичний інструментарій оцінювання рівня економічної безпеки підприємств на підґрунті використання методів факторного аналізу / А. В. Нікітіна // Бізнес-Інформ. – Х. : Вид-во ХНЕУ, 2013. – Вип. 8. – С. 139–144.

87. Нікітіна А. В. Ранжування загроз як важлива складова управління економічною безпекою автотранспортних підприємств / А. В. Нікітіна, В. Ю. Онісіфорова // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – Луганськ : Вид-во СХУ ім. В. Даля, 2014. – Вип. 3 (181). – С. 132–141.

88. Нікітіна А. В. Удосконалення управління економічною безпекою автотранспортних підприємств / А. В. Нікітіна // Економічний простір : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2014. – № 53. – С. 181–190.

89. Нікітіна А. В. Шляхи запобігання внутрішнім і зовнішнім загрозам функціональним складовим економічній безпеці автотранспортних підприємств / А. В. Нікітіна // Сборник научных трудов SWorld. – Иваново : МАРКОВА АД, 2013. – Вип. 3. – С. 3–7.

90. Нікітіна А. В. Управління економічною безпекою підприємства на підґрунті застосування інструментів контролінгу / А.В. Нікітіна // Проблеми глобалізації та моделі стійкого розвитку економіки : матеріали III міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених, м. Луганськ, 23–25 березня 2011 р. / Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля. – Луганськ : СПД Резніков В.С., 2011. – С. 315–317.

91. Нікітіна А. В. Економічна безпека підприємств: вплив чинників зовнішнього і внутрішнього оточення / А. В. Нікітіна // Ключові питання сучасної науки : матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції, м. Софія (Болгарія), 17–25 квітня 2011 р. – Софія : «Бял ГРАД-БГ» ООД, 2011 – С. 15–18.

92. Нікітіна А. В. Методичний інструментарій оцінювання економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Сучасні тенденції розвитку світової економіки : матеріали III міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 15 грудня 2011 р. – Х. : ХНАДУ, 2011. – С. 33–35.

93. Нікітіна А. В. Організаційно-економічні засади забезпечення економічної безпеки підприємств / А. В. Нікітіна // Сучасні актуальні проблеми науки та освіти молоді: теорія, практика, сучасні рішення : матеріали міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених, аспірантів та студентів, м. Харків, 16–17 лютого 2012 р. – Х. : ХНЕУ, 2012. – С. 117–118.

94. Нікітіна А. В. Управління економічною безпекою на основі відхилень порогових показників як засіб підвищення ефективності виробництва / А. В. Нікітіна // Інформаційні технології, економіка та право: стан та перспективи розвитку. (ІТЕП-2012) : матеріали міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених та студентів, м. Чернівці, 28–31 березня 2012 р. – Чернівці : Книги – ХХІ, 2012. – С. 39–40.

95. Нікітіна А. Методологічні засади забезпечення економічної безпеки підприємства / А. В. Нікітіна // Стратегія інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта : матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 11–14 квітня 2012 р. – Х. : НТУ «ХПІ», 2012. – С. 187–188.

96. Нікітіна А. В. Розвиток організаційно-економічних засад управління економічною безпекою підприємств / А. В. Нікітіна // Сучасні тенденції розвитку світової економіки : матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 14 грудня 2012 р. – Х. : ХНАДУ, 2012. – С. 151–153.

97. Нікітіна А. В. Сучасні підходи управління в системі забезпечення економічної безпеки підприємств у глобальному середовищі / А. В. Нікітіна // Сучасні тенденції розвитку світової економіки : матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 12 грудня 2013 р. – Х. : ХНАДУ, 2013. – С. 151–153.

98. Нікітіна А. В. Удосконалення управління економічною безпекою підприємств: галузевий аспект / А. В. Нікітіна // Сучасні тенденції розвитку світової економіки : матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 23 травня 2014 р. – Х. : ХНАДУ, 2014. – С. 101–103.

99. Ніколайчук С. І. Безпека суб'єктів підприємницької діяльності / С. І. Ніколайчук, Д. Й. Никифорчук. – К. : КНТ, 2005. – 319 с.

100. Нижник В. М. Економічна безпека України в системі євроатлантичних інтеграційних процесів / В. М. Нижник, М. В. Ніколайчук. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – 439 с.

101. Орлов П. І. Основи економічної безпеки фірми / П. І. Орлов, В. Є. Духов. – Х. : ТОВ «Прометей-Прес», 2004. – 284 с.

102. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) / [Под ред. Е. А. Олейникова]. – М. : ЗАО «Интел-Синтез», 1997. – 278 с.

103. Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/>

104. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

105. Офіційний сайт Головного управління статистики у Харківській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uprstat.kharkov.ukrtel.net/>

106. Офіційний сайт Єдиного інформаційного масиву даних про емітентів цінних паперів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.smida.gov.ua//>

107. Паламарчук О. І. Класифікація загроз економічної безпеки підприємств / О. І. Паламарчук: Збірник наукових праць Одеського державного університету. – Одеса. – 1999. – Вип. 3. – С. 63-68.

108. Пастернак-Таранущенко Г. А. Результаты исследования путей обеспечения экономической безопасности Украины / Г.А. Пастернак- Таранущенко // Экономика Украины. – 1999. – №2. – С.21-28.

109. Пастернак-Таранущенко Г. А. Економічна безпека держави. Статики процесу забезпечення / Г. А. Пастернак-Таранущенко / [за ред. проф. З. Г. Ватаманюка]. – К. : Кондор, 2002. – 302 с.

110. Пастернак-Таранущенко Г. А. Економічна безпека держави: проблеми та механізми їх розв'язання / Г. А. Пастернак-Таранущенко : [за ред. Б. Кравченка] // Вісник НАН України. – 1998. – №11-12. – С. 70-75.

111. Пекін А. Економічна безпека підприємств як економіко-правова категорія / А. Пекін // Економіст. – 2007. – №8. – С. 23-25.

112. Подлужная Н. Управління економічною безпекою як засіб підвищення ефективності промислового виробництва / Н. Подлужная. // Экономические проблемы и перспективы стабилизации экономики Украины : сб. науч. трудов НАНУ. Институт экономики промышленности – Донецк, 2000. – Т 2. – С 43-54.

113. Пономарев В. П. Концепция экономической безопасности предприятия / Пономарев В. П. // Бизнес-информ. – 1999. – 15-16. – С. 110-113.

114. Пономаренко Л. А. Основи економічної кібернетики: [підруч.] / Л. А. Пономаренко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2002. – 432 с.

115. Радзина Е. Экономическая безопасность фирмы – очередная мода или закономерность? / Е. Радзина // . – М. : Деловая жизнь, 1997. – №2. – С. 6-7.

116. Ревенко А. Проблемы формирования национальной экономической безопасности Украины / А. Ревенко // Экономика Украины. – 1993. – №11. – С. 15-20.

117. Реверчук Н. Й. Зовнішні чинники економічної безпеки в Україні / Н. Й. Реверчук // Трансформація економічної системи в Україні : зб. наук. праць / [за ред. проф. З. Г. Ватаманюка]. – Львів : Інтереко, 2000. – С. 283–287.

118. Розенберг Дж. М. Бизнес и менеджмент: Терминологический словарь : [пер. с англ.] / Дж. М. Розенберг. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 464 с.

119. Рудніченко Е. М. Загроза, ризик, небезпека: сутність та взаємозв'язок із системою економічної безпеки підприємства / Е. М. Рудніченко // Економіка. Менеджмент. Підприємництво. – Луганськ. 2013. – № 25 (I). – С. 188-195.

120. Садеков А. А. Управление предприятием в условиях кризиса : [моногр.] / А. А. Садеков, В. В. Цурик. – Донецк : ДонГУЭТ, 2006. – 178 с.

121. Самсонов К. Элементы концепции экономической безопасности / К. Самсонов // Вопросы экономики. – 1994. – №12. – С. 14-24.

122. Скопин А. Региональная политика и экономическая безопасность России / А. Скопин // Вопросы экономики. – 1995. – №1. – С. 119-126.

123. Сліпченко В. Г. Еколого-економічні збитки: кількісна оцінка / В. Г. Сліпченко, С. В. Бридун та ін. – К. : Політехніка, 2001. – 215 с.

124. Сорокин Д. Е. Общеэкономические основы рыночного хозяйствования / Д. Е. Сорокин. – М. : Путь России, 2002. – 430 с.

125. Соснин А. С. Менеджмент безопасности предпринимательства : [учеб. пособ.] / А. С. Соснин, П. Я. Прыгунов. – К. : Европ. ун-т, 2002. – 357 с.

126. Сошникова Л. А. Многомерный статистический анализ в экономике / Л. А. Сошникова, В. Н. Тамашевич, Г. Уебе, М. Шефер; [под. ред. проф. В. Н. Тамашевича]. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 598 с.

127. Стратегия и тактика антикризисного управления фирмой / [под ред. А. П. Градова]. – СПб. : Специальная литература, 1996. – 510 с.

128. Судакова О. І. Формування концептуальних засад планування економічної безпеки підприємства / О. І. Судакова // Економічний простір. – 2009. – № 23/2. – С. 204-213.

129. Судакова О. І. Організація управління економічною безпекою підприємства / О. І. Судакова // Економічний простір. – Дніпропетровськ, 2008. – № 10. – С. 148-156.

130. Судакова О. І. Удосконалення управління економічною безпекою підприємства / О. І. Судакова // Економічний простір. – Дніпропетровськ, 2008. – № 11. – С. 200-210.

131. Сухорукова Т. Индикаторы ресурсной безопасности предприятия / Сухорукова Т. // Х. : Бизнес Информ. – 1998. – №6. – С. 45-47.

132. Сухорукова Т. Экономическая безопасность и её интеллектуальная составляющая как залог долговременного успеха на рынке / Т. Сухорукова // М. : Деловая жизнь. – №7-8. – С. 45-50.

133. Сучасний тлумачний словник української мови [уклад. Олексієнко Л.П., Шумейко О.Л.]. – К. : Кобза, 2005. – 544 с.

134. Тамбовцев В. Л. Экономическая безопасность хозяйственных систем : структура проблемы / В. Л. Тамбовцев // Вестник Московского гос. ун-та. Сер. «Экономика». – М. : МГУ, 1995. – № 3. – С. 3-9.

135. Тарнавський М. І. Незалежність вимагає пильності (політичні аспекти забезпечення національної безпеки України) / М. І. Тарнавський // Трибуна. – 1995. – №9/10. – С. 29-30.

136. Татаркин А. Экономическая безопасность как объект регионального исследования / А. Татаркин, О. Романова, А. Куклин и др. // Вопросы экономики. – 1996. – №5. – С. 78-89.

137. Тітаренко В. П. Системний підхід до вдосконалення моделі зовнішньоекономічного регулювання / В. П. Тітаренко // Проблеми регулювання зовнішньоекономічної діяльності України в сучасних умовах : зб. матеріалів IV між нар. наук.-практ. конференції УАЗТ. – К. : Вид-во УАЗТ. – С.81-84.

138. Турило А.М. Методика оцінки інвестиційної безпеки підприємства / А. М. Турило, С.В. Капітула // Актуальні проблеми економіки. – Київ, 2008. – № 2(80). – С. 140-143.

139. Управление организацией : [под ред. А. Г. Поршнева. З. П. Румянцевой, Н. А. Саломатина]. – М. : ИНФРА-М, 2003. – 716 с.

140. Фатхудинов В. Г. Производственный менеджмент / В. Г. Фатхудинов. – СПб. : Питер, 2003. – 491 с.

141. Чорна А. М. Сутність та причини виникнення загроз ресурсного забезпечення в системи економічної безпеки



підприємства / А. М. Чорна // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – Луганськ : СНУ ім. В. Даля, 2013. – № 1 (190). – С. 216-129.

142. Шаваев А. Г. Криминологическая безопасность негосударственных объектов экономики / А. Г. Шаваев. – М. : ИНФРА-М, 1995. – 126 с.

143. Шамрай М.І. Методика оцінки фінансової складової економічної безпеки сільськогосподарських підприємств / М. І. Шамрай // Вісн. аграр. науки Причорномор'я. – 2011. – №2 (59). – С. 101-106.

144. Швиданенко Г. О. Сучасна технологія діагностики фінансово-економічної діяльності підприємства : монографія / Г. О. Швиданенко, О.І. Олексюк. – К. : КНЕУ, 2002. – 192 с.

145. Шегда А. В. Менеджмент : [підруч.] / А. В. Шегда. – К. : Знання, 2004. – 687 с.

146. Шинкаренко В. Г. накладные расходы автотранспортных предприятий / В. Г. Шинкаренко. – М. : Транспорт, 1983. – 64 с.

147. Шинкаренко В. Г. Управление конкурентоспособностью предприятия / В. Г. Шинкаренко, А. С. Бондаренко. – Х. : Изд-во ХНАДУ, 2003. – 186 с.

148. Шлемко В. Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення: [монографія] / В. Т.Шлемко, І. Ф. Бінько. – К. : НІСД, 1997. – 144 с.

149. Шлыков В. В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия / В. В. Шлыков. – СПб: «Алетейя», 1999. – 138 с.

150. Штангрет А. М. Економічна безпека підприємства в умовах антикризового управління: концептуальне визначення та механізм забезпечення : [монографія] / А. М. Штангрет, Я. В. Котляревський, М. М. Караїм. – Львів : Укр. акад. друкарства, 2012. – 288 с.

151. Штангрет А. М. Механізм прийняття рішень у процесі управління економічною безпекою підприємства / А. М. Штангрет // Наукові записки. – Львів: Укр. Акад. друкарства, 2013. – Вип. 1 – С. 59-64.

152. Экономико-математические методы и модели для руководителя / [Под ред. Е.М.Сергеева]. – М. : Экономика, 1984. – 232 с.

153. Экономическая безопасность : энциклопедия / [под ред. А. Г. Шаваева]. – М. : Правовое просвещение, 2001. – 512 с.

154. Экономическая безопасность предприятия (фирмы) / [В. Б. Зубик, Д. В. Зубик, Р. С. Седегов, А. Абдула]; [под ред. Р.С. Седегова, М.И. Плотницкого, А.С. Головачева]. – Минск : Выш. шк., 1998. – 391 с.
155. Экономическая и национальная безопасность: учебник / [под ред. Е.А. Олейникова]. – М. : Издательство «Екзамен», 2004. – 768 с.
156. Экономическая стратегия фирмы: [уч. пособ.; под ред. Градова А. П.] – СПб : 1995. – 248 с.
157. Экономический советник менеджера / В. А. Анташов, Г.В. Уварова. – Минск : Финансы, учет, аудит, 1996. – 193 с.
158. Ярочкин В. И. Система безопасности фирмы / В.И. Ярочкин. – М. : Ось-89, 2003. – 352 с.
159. Ястремська О. М. Інвестиційна діяльність промислових підприємств: методичні та методологічні засади : [монографія; 2-ге вид.] / О. М. Ястремська. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2004. – 488 с.
160. Fiksel J. Quantitative risk analysis for toxic chemicals in the environment of hazard materials // J. Fiksel. – 1987. – № 2-3. – P. 227-240.
161. Maslow A. M. The Farther Researches of Human Nature / A.M. Maslow. – N.Y. : 1971. – P. 37-51.
162. Kaplan R. S. The Balanced Scorecard Measures that Drive Performance / R. S. Kaplan, D. P. Norton. Boston; Mass. Harvard Business Review, 1992. – 314 p.
163. Olvey L. The economics of national security / L. Olvey, J. Dolden, R.Kelly. – Wayne (N.J.) : 1984. – 404 p.
164. Nikitina A. Theoretical and practical grounds of enterprises' economic safety management / A. Nikitina // Наука й економіка : науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький : ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2013. – С. 104–108.
165. Nikitina A. Mechanism of enterprises' economic safety management / A. Nikitina // Современный научный вестник. – Белгород : Руснауцкнига, 2014. – С. 5–10.
166. Nikitina A. Organizational and economic grounds of enterprises' economic safety management / A. Nikitina // Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании'2012 : материалы международной научно-практической конференции – Одесса : КУПРИЕНКО, 2012. – Вып. 4. – С. 21–25.

## ДОДАТКИ

### ДОДАТОК А

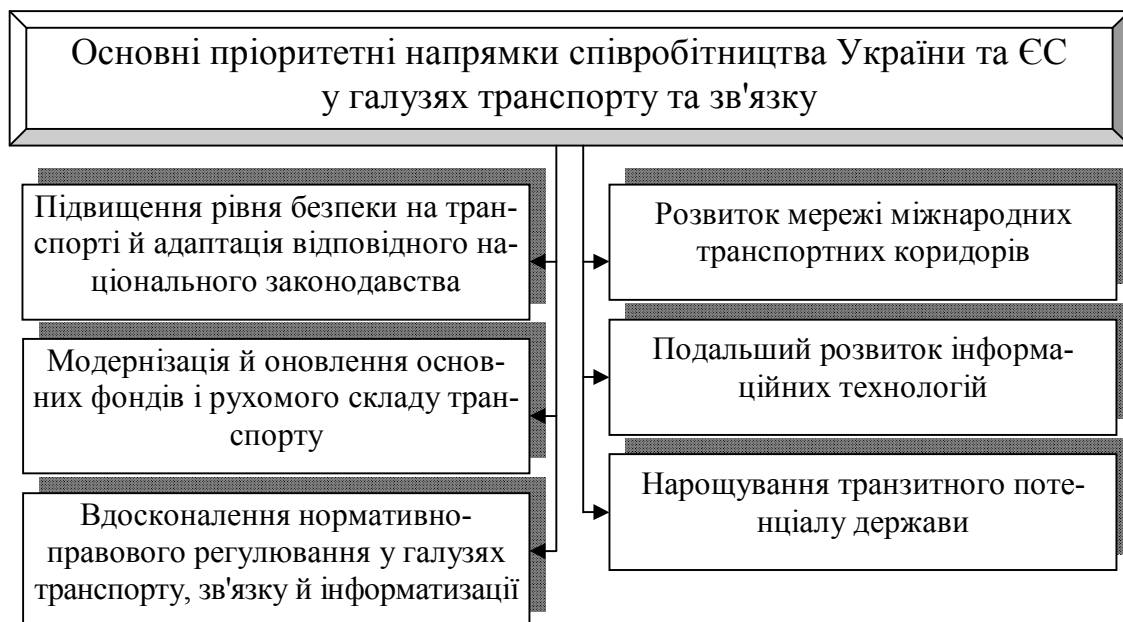


Рис. А.1. Основні пріоритетні напрямки співробітництва України та ЄС у галузях транспорту та зв'язку

## ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1. Показники для розрахунку інтегрального показника рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства

Показник	Формула для розрахунку	Розшифровка	поз-на-
Коефіцієнт фінансування	$K_1 = \frac{K_6}{3}$	$K_1$ – коефіцієнт фінансування; $K_6$ – власний капітал, грн.; $3$ – загальна сума усіх зобов'язань підприємства, грн.	К1
Коефіцієнт маневреності власних коштів	$K_2 = \frac{O_K}{K_{вр}}$	$K_2$ – коефіцієнт маневреності власних коштів; $O_K$ – власні обігові кошти, грн.; $K_{вр}$ – сума власних ресурсів, грн.	К2
Коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності	$K_3 = \frac{K_{вк} + ДЗ}{K_{п}}$	$K_3$ – коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності; $K_{вк}$ – загальна сума власних коштів, грн.; $ДЗ$ – довгострокові зобов'язання АТП, грн.; $K_{п}$ – загальна сума пасивів АТП, грн.	К3
Рентабельність перевезень	$K_4 = \frac{\Pi_{перев}}{B_{перев}}$	$K_4$ – рентабельність перевезень; $\Pi_{перев.}$ – прибуток від перевезень, грн.; $B_{перев.}$ – витрати від перевезень, грн.	К4
Коефіцієнт загального покриття (загальної ліквідності)	$K_5 = \frac{A}{K_3}$	$K_5$ – коефіцієнт загального покриття (загальної ліквідності); $A_n$ – вартість активів АТП, грн.; $K_3$ – короткострокові зобов'язання, грн.	К5
Коефіцієнт забезпеченості власними обіговими коштами	$K_6 = \frac{O_K}{O_{кзаг}}$	$K_6$ – коефіцієнт забезпеченості власними обіговими коштами; $O_{к.вл}$ – власні обігові кошти, грн.; $O_{к.заг}$ – загальні обігові кошти, грн.	К6
Коефіцієнт випередження інноваційного розвитку на виробництві	$K_7 = \frac{\frac{\alpha_t}{\alpha_{t-1}}}{\frac{\beta_t}{\beta_{t-1}}}$	$K_7$ – коефіцієнт випередження інноваційного розвитку на виробництві; $\alpha_t, \alpha_{t-1}$ – питома вага інноваційної продукції (послуги) у загальному об'ємі виробництва підприємства у періоді $t$ та $t-1$ відповідно; $\beta_t, \beta_{t-1}$ – темпи зростання витрат на розробки та дослідження на підприємстві у періоді $t$ та $t-1$ відповідно.	К7
Коефіцієнт зносу основних виробничих фондів	$K_8 = \frac{B_{зал}}{B_{пер}}$	$K_8$ – коефіцієнт зносу основних виробничих фондів; $B_{зал}$ – залишкова вартість основних виробничих фондів, грн.; $B_{пер}$ – первісна вартість основних виробничих	К8

Показник	Формула для розрахунку	Розшифровка	поз-на
		фондів, грн.	
Коефіцієнт оновлення виробничих фондів	$K_9 = \frac{B_{воф}}{B_{кп}}$	$K_9$ – коефіцієнт оновлення виробничих фондів; $B_{воф}$ – вартість основних виробничих фондів, які введені в звітному періоді, грн.; $B_{кп}$ – вартість основних виробничих фондів на кінець звітного періоду, грн.	K9
Коефіцієнт забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	$K_{10} = 1 - \frac{K_{ДТП}}{K_{заг}}$	$K_{10}$ – коефіцієнт забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; $K_{ДТП}$ – кількість дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті; $K_{заг}$ – загальна кількість аварій на транспорті.	K10
Коефіцієнт збереження вантажів, які підлягають перевезенню	$K_{11} = 1 - \frac{W_{форс}}{W_{\phi}}$	$K_{11}$ – коефіцієнт збереження вантажів, які підлягають перевезенню; $W_{форс}$ – втрати вантажів за непередбачуваних умов здійснення перевезення, грн.; $W_{\phi}$ – фактичні втрати вантажів, грн.	K11
Коефіцієнт кваліфікації робітників	$K_{12} = \frac{N_{кв}}{N_{обл}}$	$K_{12}$ – коефіцієнт кваліфікації робітників; $N_{кв}$ – чисельність працівників, кваліфікація яких відповідає посаді, яку вони обіймають; $N_{обл}$ – середньооблікова чисельність працівників.	K12
Коефіцієнт продуктивності праці	$K_{13} = \frac{ЧД}{N_{обл}}$	$K_{13}$ – коефіцієнт продуктивності праці; $ЧД$ – чистий дохід від наданих послуг, грн.; $N_{обл}$ – середньооблікова чисельність працівників.	K13
Коефіцієнт стимулювання робітників	$K_{14} = \frac{B_{нр}}{B_{ФЗП}}$	$K_{14}$ – коефіцієнт стимулювання робітників; $B_{нр}$ – витрати на виплату премії, яка носить постійний характер, грн.; $B_{ФЗП}$ – загальні витрати на виплату премії, грн.	K14
Коефіцієнт забезпечення трудової дисципліни	$K_{15} = \frac{N_{обл} - N_{зв}}{N_{обл}}$	$K_{15}$ – коефіцієнт забезпечення трудової дисципліни; $N_{зв}$ – чисельність працівників, які були звільнені за порушення трудової дисципліни.; $N_{обл}$ – середньооблікова чисельність працівників.	K15
Коефіцієнт правомірності дій АТП	$K_{16} = \frac{K_{зд} - K_{сс}}{K_{зд}}$	$K_{16}$ – коефіцієнт правомірності дій АТП; $K_{сс}$ – кількість судових та арбітражних справ; $K_{зд}$ – кількість господарських договорів.	K16
Коефіцієнт забезпеченості юридичного відділу	$K_{17} = \frac{B_{юв}}{B_{зв}}$	$K_{17}$ – коефіцієнт забезпеченості юридичного відділу; $B_{юв}$ – витрати на утримання юридичного відділу, грн.; $B_{зв}$ – загальновиробничі витрати, грн.	K17

Показник	Формула для розрахунку	Розшифровка	поз-на-
Коефіцієнт забезпечення державної підтримки автотранспортної галузі	$K_{18} = \frac{D_{авто}}{D_{заг}}$	$K_{18}$ – коефіцієнт забезпечення державної підтримки автотранспортної галузі; $D_{авто}$ – загальна сума державних дотацій на автомобільну галузі, грн.; $D_{заг}$ – загальна сума державних дотацій на транспорт, грн.	K18
Коефіцієнт професіоналізму працівників юридичного відділу	$K_{19} = \frac{K_{вс}}{K_{рс}}$	$K_{18}$ – коефіцієнт професіоналізму працівників юридичного відділу; $K_{вс}$ – кількість виграних транспортних справ; $K_{рс}$ – кількість розглянутих транспортних справ.	K19
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	$K_{20} = \frac{ЧД}{\frac{(ДЗ + ПЗ)}{2}}$	$K_{20}$ – коефіцієнт оборотності власного капіталу; $ЧД$ – чистий дохід від наданих послуг, грн.; $ДЗ$ – довгострокові зобов'язання АТП, грн.; $ПЗ$ – поточні зобов'язання, грн.	K20
Рентабельність інвестованого капіталу	$K_{21} = \frac{\Pi_{перев} + B_{фін}}{ІК}$	$K_{21}$ – рентабельність інвестованого капіталу; $\Pi_{перев.}$ – прибуток від перевезень, грн.; $B_{фін}$ – фінансові витрати, грн.; $ІК$ – інвестований капітал, грн.	K21
Коефіцієнт інноваційної спрямованості	$K_{22} = \frac{B_{розроб}}{B_{зв}}$	$K_{22}$ – коефіцієнт інноваційної спрямованості; $B_{розроб}$ – витрати на дослідження та розробки, грн.; $B_{зв}$ – загальновиробничі витрати, грн.	K22
Рентабельність статутного капіталу	$K_{23} = \frac{\Pi_{перев}}{СК}$	$K_{23}$ – рентабельність статутного капіталу; $\Pi_{перев.}$ – прибуток від перевезень, грн.; $СК$ – статутний капітал, грн..	K23
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	$K_{24} = \frac{ЧД}{BA_{cp}}$	$K_{24}$ – коефіцієнт оборотності оборотних активів; $ЧД$ – чистий дохід від наданих послуг, грн.; $BA_{cp}$ – середньорічна вартість активів, грн.	K24
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні	$K_{25} = \frac{ОЗ}{BA_{cp}}$	$K_{25}$ – коефіцієнт реальної вартості основних засобів у майні; $ОЗ$ – вартість основних виробничих фондів, грн.; $BA_{cp}$ – середньорічна вартість активів, грн.	K25
Коефіцієнт забезпеченості інформаційного відділу	$K_{26} = \frac{B_{iв}}{B_{зв}}$	$K_{26}$ – коефіцієнт забезпеченості інформаційного відділу АТП; $B_{iв}$ – витрати на утримання інформаційного відділу, грн.; $B_{зв}$ – загальновиробничі витрати, грн.	K26
Коефіцієнт збереження інформації	$K_{27} = \frac{I_{заг} - I_{втр.ін}}{I_{заг}}$	$K_{27}$ – коефіцієнт збереження інформації АТП; $I_{вих.ін}$ – кількість втраченої інформації; $I_{заг}$ – загальна кількість інформації.	K27

Показник	Формула для розрахунку	Розшифровка	поз-на
Коефіцієнт адміністративних санкцій	$K_{28} = \frac{B_{адм.сан} + B_{ен}}{B_{зд}}$	$K_{28}$ – коефіцієнт адміністративних санкцій; $B_{адм.сан}$ – витрати на виплату адміністративних санкцій за забруднення довкілля, грн.; $B_{ен}$ – витрати на забезпечення дотримання екологічних норм, грн.; $B_{зд}$ – загальновиробничі витрати, грн.	K28
Коефіцієнт забезпечення екологічної безпеки	$K_{29} = \frac{B_{ен}}{B_{зд}}$	$K_{29}$ – коефіцієнт забезпечення екологічної безпеки; $B_{ен}$ – витрати на забезпечення дотримання екологічних норм, грн. $B_{зд}$ – загальновиробничі витрати, грн.	K29
Коефіцієнт забруднення довкілля автомобільним транспортом	$K_{30} = \frac{B_{AT}}{B_{заг}}$	$K_{30}$ – коефіцієнт забруднення довкілля автомобільним транспортом; $B_{AT}$ – загальний об'єм викидів шкідливих речовин автомобільним транспортом, т; $B_{заг}$ – загальний об'єм викидів шкідливих речовин у довкілля України, т.	K30

## ДОДАТОК В

### Оцінювання рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств

Таблиця В.1. Результати обчислень власних значень факторів та їх внесків у загальну дисперсію коефіцієнтів (за даними 2011 р.)

Фактор	Результати після виділення факторів			Результати після обертання		
	Власне значення	Відсоток поясненої варіації, %	Накопичений відсоток поясненої варіації, %	Власне значення	Відсоток поясненої варіації, %	Накопичений відсоток поясненої варіації, %
1	15,882	50,305	50,305	16,107	51,274	51,274
2	3,575	9,212	59,517	2,277	9,412	60,686
3	2,313	7,724	67,241	2,103	7,510	68,196
4	1,305	6,821	74,062	2,014	6,701	74,897
5	1,112	5,951	80,013	1,626	5,911	80,808
6	1,104	5,681	85,694	1,295	5,701	86,509
7	1,001	4,213	89,907	1,251	4,303	90,812

Таблиця В.2. Результати обчислень власних значень факторів та їх внесків у загальну дисперсію коефіцієнтів (за даними 2012 р.)

Фактор	Результати після виділення факторів			Результати після обертання		
	Власне значення	Відсоток поясненої варіації, %	Накопичений відсоток поясненої варіації, %	Власне значення	Відсоток поясненої варіації, %	Накопичений відсоток поясненої варіації, %
1	16,482	57,251	56,305	17,112	58,551	58,551
2	3,815	8,112	66,437	3,945	8,152	66,703
3	3,173	6,512	73,301	3,273	6,812	73,515
4	2,305	6,647	78,129	2,315	6,711	80,226
5	1,141	4,681	82,692	1,529	4,710	84,936
6	1,014	4,114	86,954	1,214	4,201	89,137
7	1,001	4,001	91,092	1,007	4,012	93,149



## Додаток Г

Таблиця Г.1. Оцінки значень виділених й інтерпретованих факторів для автотранспортних підприємств України у 2011 р.

№ з/п	Назва	Регіон	$\beta_{F1}$	$\beta_{F2}$	$\beta_{F3}$	$\beta_{F4}$	$\beta_{F5}$	$\beta_{F6}$	$\beta_{F7}$
1	ТОВ «Куб-Енерго»	м. Київ	2,443	0,172	0,235	0,156	0,111	0,096	0,129
2	ВАТ «Покровське автотранспортне підприємство - 11214»	Дніпропетровська обл.	1,837	0,217	0,255	0,144	0,133	0,087	0,067
3	ВАТ «Автопарк»	Запорізька обл.	1,726	0,168	0,160	0,142	0,113	0,078	0,082
4	ТОВ «Панда ЛТД»	Дніпропетровська обл.	1,742	0,216	0,202	0,136	0,146	0,080	0,078
5	СП «Євроазія-1»	Закарпатська обл.	1,918	0,169	0,210	0,116	0,150	0,076	0,075
6	ВАТ «Житомиравтотранс»	Житомирська обл.	2,110	0,167	0,191	0,115	0,140	0,079	0,062
7	ТОВ «Юста»	Дніпропетровська обл.	2,025	0,214	0,193	0,111	0,138	0,077	0,069
8	ВАТ «Воловецьке ремонтно-транспортне підприємство»	Закарпатська обл.	1,936	0,165	0,205	0,104	0,138	0,078	0,079
9	ТОВ «Маса Інвест Груп»	Запорізька обл.	1,656	0,166	0,158	0,091	0,138	0,078	0,084
10	ТОВ «Компанія «Агротранс»	Дніпропетровська обл.	1,896	0,216	0,197	0,098	0,136	0,077	0,081
11	СП «Інтер-Роллен-Транс»	Закарпатська обл.	1,820	0,170	0,201	0,103	0,135	0,077	0,085
12	ВАТ «Богнамі»	Запорізька обл.	1,986	0,167	0,151	0,140	0,139	0,076	0,090
13	ЗАТ «Павлоградське АТП»	Дніпропетровська обл.	1,860	0,227	0,191	0,135	0,139	0,076	0,082
14	ЗАТ «Промінь-Експо»	м. Київ	1,880	0,173	0,157	0,110	0,140	0,075	0,076
15	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	Запорізька обл.	1,896	0,167	0,154	0,106	0,140	0,075	0,062
16	ВАТ «Калинівська автобаза»	Донецька обл.	1,690	0,167	0,147	0,106	0,140	0,075	0,079
17	ТОВ «Вітал»	м. Київ	1,848	0,174	0,158	0,117	0,138	0,075	0,085
18	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	Дніпропетровська обл.	1,887	0,228	0,193	0,121	0,138	0,074	0,079
19	АТЗТ «Транс-Кінг»	м. Київ	1,708	0,176	0,155	0,118	0,140	0,075	0,080
20	ПАТ «Автотранспортне підприємство 16364»	м. Харків	1,716	0,206	0,174	0,128	0,134	0,074	0,072
21	ТОВ «Ягуар»	Закарпатська обл.	1,720	0,171	0,196	0,114	0,136	0,073	0,072

№ з/п	Назва	Регіон	$\rho_{F1}$	$\rho_{F2}$	$\rho_{F3}$	$\rho_{F4}$	$\rho_{F5}$	$\rho_{F6}$	$\rho_{F7}$
22	ТОВ «Дніпровнештранс»	Дніпропетровська обл.	1,939	0,228	0,191	0,121	0,142	0,073	0,088
23	ТОВ «Аркадія»	м. Київ	2,259	0,174	0,158	0,099	0,143	0,073	0,080
24	ЗАТ «Автосвіт»	Дніпропетровська обл.	2,015	0,228	0,193	0,102	0,143	0,074	0,081
25	ТОВ «Форвард»	Одеська обл.	2,196	0,169	0,151	0,105	0,142	0,078	0,083
26	ТОВ «Аніта»	Чернігівська обл.	2,268	0,169	0,162	0,108	0,141	0,072	0,054
27	ТОВ «Компанія «Р-СТІЛ»	м. Харків	1,632	0,203	0,142	0,096	0,143	0,071	0,051
28	ТОВ «Квартет»	Івано-Франківська обл.	2,529	0,169	0,164	0,108	0,144	0,072	0,068
29	ЗАТ «Укрространс»	Сумська обл.	2,254	0,169	0,175	0,105	0,142	0,071	0,058
30	АТП ВАТ «Теплоенергомонтаж»	м. Харків	2,042	0,212	0,162	0,107	0,145	0,071	0,055
31	ТОВ «Дельта Експрес Інтернешнл»	Запорізька обл.	2,113	0,168	0,174	0,112	0,145	0,071	0,065
32	ТОВ «Ференц і К»	Івано-Франківська обл.	2,554	0,165	0,161	0,116	0,144	0,071	0,066
33	ТОВ «Укрзовніштранс»	Запорізька обл.	2,166	0,170	0,190	0,098	0,141	0,070	0,063
34	ТОВ «Інтер Валсан Транс»	м. Київ	2,330	0,177	0,154	0,093	0,144	0,071	0,074
35	ТОВ «Семтранс»	Івано-Франківська обл.	2,459	0,169	0,163	0,089	0,145	0,071	0,082
36	Сімферопольська транспортно-експедиційна фірма «Трекфа»	АР Крим	2,444	0,169	0,190	0,102	0,143	0,069	0,075
37	ТОВ «Омега»	Донецька обл.	2,090	0,167	0,143	0,095	0,145	0,070	0,071
38	ТОВ «Виробничо-комерційний центр» Трейд Лайн Лтд»	м. Київ	2,038	0,179	0,154	0,093	0,148	0,070	0,069
39	ВАТ «Полтаваглавсбит»	Полтавська обл.	1,989	0,170	0,207	0,097	0,147	0,070	0,070
40	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	Вінницька обл.	2,004	0,171	0,159	0,106	0,146	0,071	0,073
41	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	Полтавська обл.	1,940	0,164	0,201	0,108	0,147	0,070	0,068
42	ВАТ «Донецькавтотранс»	Донецька обл.	1,819	0,168	0,132	0,108	0,146	0,069	0,069
43	ТОВ «Едикт»	м. Київ	2,089	0,177	0,150	0,108	0,146	0,069	0,071
44	ТОВ «Підприємство Експрес»	Вінницька обл.	2,138	0,168	0,156	0,108	0,147	0,068	0,056
45	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	Дніпропетровська обл.	2,086	0,242	0,188	0,100	0,147	0,069	0,067
46	ЗАТ «Керчвнештранс»	АР Крим	2,053	0,169	0,190	0,092	0,149	0,068	0,065
47	ТОВ «Темп»	Полтавська обл.	2,378	0,172	0,204	0,100	0,147	0,069	0,066
48	ТОВ «Делівері»	Донецька обл.	2,318	0,163	0,136	0,084	0,148	0,070	0,065
49	ВАТ «Корпорація Магнетик»	Полтавська обл.	2,189	0,163	0,176	0,102	0,149	0,069	0,066
50	ТОВ «Аркадія ЛТД»	Кіровоградська обл.	2,254	0,168	0,206	0,104	0,151	0,068	0,065

Таблиця Г.2. Оцінки значень виділених й інтерпретованих факторів для автотранспортних підприємств України у 2012 р.

№ з/П	Назва	Регіон	$\beta_{F1}$	$\beta_{F2}$	$\beta_{F3}$	$\beta_{F4}$	$\beta_{F5}$	$\beta_{F6}$	$\beta_{F7}$
1	ТОВ «Куб-Енерго»	м. Київ	3,324	0,140	0,152	0,153	0,062	0,066	0,079
2	ВАТ «Покровське автотранспортне підприємство - 11214»	Дніпропетровська обл.	2,833	0,169	0,188	0,151	0,064	0,038	0,056
3	ВАТ «Автопарк»	Запорізька обл.	2,256	0,135	0,153	0,148	0,063	0,039	0,056
4	ТОВ «Панда ЛТД»	Дніпропетровська обл.	2,812	0,172	0,148	0,142	0,063	0,049	0,041
5	СП «Євроазія-1»	Закарпатська обл.	2,505	0,131	0,166	0,142	0,098	0,054	0,082
6	ВАТ «Житомиравтотранс»	Житомирська обл.	2,660	0,122	0,149	0,134	0,065	0,051	0,070
7	ТОВ «Юста»	Дніпропетровська обл.	3,019	0,174	0,153	0,138	0,066	0,062	0,075
8	ВАТ «Воловецьке ремонтно-транспортне підприємство»	Закарпатська обл.	2,749	0,132	0,166	0,138	0,076	0,057	0,061
9	ТОВ «Маса Інвест Груп»	Запорізька обл.	2,903	0,129	0,153	0,117	0,065	0,053	0,072
10	ТОВ «Компанія «Агротранс»	Дніпропетровська обл.	3,122	0,168	0,154	0,128	0,070	0,061	0,055
11	СП «Інтер-Роллен-Транс»	Закарпатська обл.	3,145	0,133	0,169	0,127	0,071	0,036	0,057
12	ВАТ «Богнамі»	Запорізька обл.	2,815	0,130	0,153	0,125	0,078	0,054	0,060
13	ЗАТ «Павлоградське АТП»	Дніпропетровська обл.	2,528	0,171	0,162	0,112	0,075	0,034	0,067
14	ЗАТ «Промінь-Експо»	м. Київ	2,508	0,135	0,152	0,124	0,070	0,062	0,086
15	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	Запорізька обл.	2,620	0,134	0,158	0,123	0,074	0,042	0,050
16	ВАТ «Калинівська автобаза»	Донецька обл.	2,643	0,130	0,151	0,106	0,070	0,064	0,062
17	ТОВ «Вітал»	м. Київ	2,488	0,137	0,154	0,112	0,072	0,037	0,074
18	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	Дніпропетровська обл.	2,408	0,181	0,157	0,110	0,079	0,064	0,084
19	АТЗТ «Транс-Кінг»	м. Київ	2,746	0,139	0,153	0,111	0,072	0,063	0,067
20	ПАТ «Автотранспортне підприємство 16364»	м. Харків	2,582	0,163	0,147	0,113	0,072	0,061	0,064
21	ТОВ «Ягуар»	Закарпатська обл.	2,558	0,136	0,176	0,114	0,072	0,033	0,073
22	ТОВ «Дніпровнештранс»	Дніпропетровська обл.	2,805	0,180	0,161	0,116	0,072	0,035	0,070
23	ТОВ «Аркадія»	м. Київ	2,923	0,137	0,155	0,093	0,077	0,046	0,066
24	ЗАТ «Автосвіт»	Дніпропетровська обл.	2,300	0,182	0,160	0,095	0,075	0,056	0,056

№ з/п	Назва	Регіон	$\rho_{F1}$	$\rho_{F2}$	$\rho_{F3}$	$\rho_{F4}$	$\rho_{F5}$	$\rho_{F6}$	$\rho_{F7}$
25	ТОВ «Форвард»	Одеська обл.	2,565	0,133	0,164	0,095	0,106	0,050	0,072
26	ТОВ «Аніта»	Чернігівська обл.	2,216	0,132	0,171	0,097	0,106	0,035	0,059
28	ТОВ «Квартет»	Івано-Франківська обл.	2,743	0,136	0,171	0,108	0,075	0,036	0,063
27	ТОВ «Компанія «Р-СТІЛ»	м. Харків	2,379	0,167	0,149	0,098	0,074	0,052	0,078
29	ЗАТ «Укрространс»	Сумська обл.	2,154	0,133	0,170	0,103	0,107	0,056	0,056
30	АТП ВАТ «Теплоенергомонтаж»	м. Харків	2,697	0,168	0,150	0,105	0,107	0,038	0,060
31	ТОВ «Дельта Експрес Інтернешнл»	Запорізька обл.	3,019	0,136	0,163	0,105	0,074	0,051	0,080
32	ТОВ «Ференц і К»	Івано-Франківська обл.	2,849	0,138	0,172	0,102	0,077	0,036	0,070
33	ТОВ «Укрзовніштранс»	Запорізька обл.	3,051	0,131	0,162	0,105	0,108	0,040	0,077
34	ТОВ «Інтер Валсан Транс»	м. Київ	2,585	0,141	0,156	0,104	0,108	0,039	0,087
35	ТОВ «Семтранс»	Івано-Франківська обл.	2,617	0,133	0,174	0,097	0,108	0,038	0,079
36	Сімферопольська транспортно-експедиційна фірма «Трекфа»	АР Крим	2,219	0,136	0,175	0,084	0,107	0,044	0,081
37	ТОВ «Омега»	Донецька обл.	2,204	0,131	0,158	0,084	0,080	0,059	0,082
38	ТОВ «Виробничо-комерційний центр» Трейд Лайн Лтд»	м. Київ	2,279	0,135	0,157	0,085	0,078	0,036	0,086
39	ВАТ «Полтаваглавсбит»	Полтавська обл.	2,538	0,132	0,187	0,086	0,109	0,062	0,059
40	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	Вінницька обл.	2,542	0,131	0,174	0,087	0,141	0,064	0,046
41	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	Полтавська обл.	2,227	0,085	0,189	0,097	0,110	0,045	0,075
42	ВАТ «Донецькавтотранс»	Донецька обл.	2,570	0,131	0,158	0,093	0,143	0,037	0,053
43	ТОВ «Едикт»	м. Київ	2,812	0,139	0,152	0,093	0,145	0,043	0,039
44	ТОВ «Підприємство Експрес»	Вінницька обл.	2,538	0,129	0,167	0,095	0,129	0,042	0,036
45	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	Дніпропетровська обл.	2,549	0,189	0,161	0,096	0,119	0,032	0,056
46	ЗАТ «Керчвнештранс»	АР Крим	2,768	0,128	0,173	0,101	0,117	0,024	0,055
47	ТОВ «Темп»	Полтавська обл.	2,790	0,130	0,184	0,105	0,121	0,029	0,053
48	ТОВ «Делівері»	Донецька обл.	2,436	0,130	0,155	0,104	0,135	0,029	0,054
49	ВАТ «Корпорація Магнетик»	Полтавська обл.	2,000	0,133	0,187	0,100	0,120	0,037	0,064
50	ТОВ «Аркадія ЛТД»	Кіровоградська обл.	2,234	0,137	0,189	0,106	0,127	0,042	0,057

Таблиця Г.3. Результати дослідження рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств у 2012 році

№	АТП	Регіон	Значення інтегрального показника рівня економічної безпеки	Рівень економічної безпеки
Високий рівень економічної безпеки				
1	ТОВ «Укрзовніштранс»	Запорізька обл.	7,302	високий
2	ТОВ «Інтер Валсан Транс»	м. Київ	5,936	високий
3	ТОВ «Семтранс»	Івано-Франківська обл.	6,484	високий
4	ВАТ «Полтаваглавсбит»	Полтавська обл.	5,738	високий
5	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	Вінницька обл.	6,447	високий
6	ВАТ «Донецькавтотранс»	Донецька обл.	6,484	високий
7	ТОВ «Едикт»	м. Київ	6,777	високий
8	ТОВ «Підприємство Експрес»	Вінницька обл.	6,129	високий
9	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	Дніпропетровська обл.	5,990	високий
10	ЗАТ «Керчвнештранс»	АР Крим	6,106	високий
11	ТОВ «Темп»	Полтавська обл.	6,253	високий
12	ТОВ «Делівері»	Донецька обл.	6,163	високий
13	ТОВ «Аркадія ЛТД»	Кіровоградська обл.	5,829	високий
14	АТП ВАТ «Теплоенергомонтаж»	м. Харків	5,851	високий
Середній рівень економічної безпеки				
1	ТОВ «Куб-Енерго»	м. Київ	5,574	середній
2	ВАТ «Покровське автотранспортне підприємство - 11214»	Дніпропетровська обл.	5,109	середній
3	ТОВ «Панда ЛТД»	Дніпропетровська обл.	5,015	середній
4	СП «Євроазія-1»	Закарпатська обл.	5,491	середній
5	ТОВ «Юста»	Дніпропетровська обл.	5,356	середній
6	ВАТ «Воловецьке ремонтно-транспортне підприємство»	Закарпатська обл.	5,236	середній
7	ТОВ «Маса Інвест Груп»	Запорізька обл.	5,121	середній
8	ТОВ «Компанія «Агротранс»	Дніпропетровська обл.	5,502	середній
9	СП «Інтер-Роллен-Транс»	Закарпатська обл.	5,516	середній
10	ВАТ «Богнамі»	Запорізька обл.	5,321	середній
11	ЗАТ «Павлоградське АТП»	Дніпропетровська обл.	4,970	середній
12	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	Запорізька обл.	4,995	середній
13	ВАТ «Кіровоградська автобаза»	Донецька обл.	4,946	середній
14	ПАТ «Автотранспортні підприємства «БІКОСА»	Дніпропетровська обл.	4,950	середній

17	ТОВ «Ягуар»	Закарпатська обл.	4,917	середній
18	ТОВ «Дніпровнештранс»	Дніпропетровська обл.	5,221	середній
19	ТОВ «Аркадія»	м. Київ	5,379	середній
20	ТОВ «Форвард»	Одеська обл.	5,677	середній
21	ТОВ «Аніта»	Чернігівська обл.	5,287	середній
22	ТОВ «Квартет»	Івано-Франківська обл.	5,172	середній
23	ЗАТ «Укррострас»	Сумська обл.	5,260	середній
24	ТОВ «Дельта Експрес Інтернешнл»	Запорізька обл.	5,457	середній
25	ТОВ «Ференц і К»	Івано-Франківська обл.	5,316	середній
26	Сімферопольська транспортно-експедиційна фірма «Трекфа»	АР Крим	5,348	середній
27	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	Полтавська обл.	5,378	середній
28	ВАТ «Корпорація Магнетик»	Полтавська обл.	5,398	середній
Низький рівень економічної безпеки				
1	ВАТ «Автопарк»	Запорізька обл.	4,388	низький
2	ВАТ «Жиомиавтотранс»	Житомирська обл.	4,867	низький
3	ЗАТ «Промінь-Експо»	м. Київ	4,835	низький
4	ТОВ «Вітал»	м. Київ	4,827	низький
5	ЗАТ «Автосвіт»	Дніпропетровська обл.	4,718	низький
6	ТОВ «Компанія «Р-СТІЛЛ»	м. Харків	4,781	низький
7	ТОВ «Омега»	Донецька обл.	4,697	низький
8	ТОВ «Виробничо-комерційний центр» Трейд Лайн Лтд»	м. Київ	4,708	низький

## ДОДАТОК Д

Таблиця Д.1. Умовне позначення загроз економічній безпеці АТП

Показник	Умов. познач.
Інфляційні процеси	П1
Платоспроможність споживачів	П2
Жорстка кредитна політика	П3
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4
Неефективне тарифна політика	П5
Неефективна організаційна структура	П6
Неефективне фінансове планування	П7
Неефективна маркетингова політика	П8
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9
Промислове шпигунство	П10
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11
Низький рівень управління персоналом	П12
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13
Соціальна незабезпеченість робітників	П14
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17
Моральне старіння основних фондів	П18
Неповна завантаженість потужностей	П19
Зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів	П20
Фізичний знос основних фондів	П21
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22
Політичні кризи	П23
Бюрократичні перепони, корупція	П24
Військові дії, народні заворушення	П25
Невідповідність договорів транспортному законодавству	П26
Помилки у заповненні замовлень	П27
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28
Помилки у сфері документообігу	П29
Електронні віруси, спами	П30
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31
Витік інформації	П32
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36

Показник	Умов. познач.
Екологічні катастрофи	П37
Стихійні лиха в світі	П38
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41
Штрафування і скасування ліцензій	П42
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43
Збільшення податкового навантаження на транспорт	П44
1	2
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48
Невикористання інновацій під час надання послуг	П49
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50



Таблиця Д.2. Результати ранжування загроз економічній безпеці АТП

Показник	Умов. познач.	Питома вага за- грози у компле- ксі загроз ЕБП
Загрози фінансовій складовій економічної безпеки АТП		0,2508
Інфляційні процеси	П1	0,0069
Платоспроможність споживачів	П2	0,0353
Жорстка кредитна політика	П3	0,0051
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,0105
Неефективне тарифна політика	П5	0,0918
Неефективна організаційна структура	П6	0,0174
Неефективне фінансове планування	П7	0,0653
Неефективна маркетингова політика	П8	0,0743
Загрози кадровій складовій економічної безпеки АТП		0,194
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,026
Промислове шпигунство	П10	0,027
Низький рівень самотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,046
Низький рівень управління персоналом	П12	0,028
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,025
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,012
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,030
Загрози техніко-технологічній складовій економічної безпеки АТП		0,172
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,010
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,036
Моральне старіння основних фондів	П18	0,011
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,023
Зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів	П20	0,012
Фізичний знос основних фондів	П21	0,035
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22	0,046
Загрози політико-правовій складовій економічної безпеки АТП		0,070
Політичні кризи	П23	0,006
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,004
Військові дії, народні заворушення	П25	0,002
Невідповідність договорів транспортному законодавству	П26	0,003
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,016

Показник	Умов. познач.	Питома вага за- грози у компле- ксі загроз ЕБП
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,011
Помилки у сфері документообігу	П29	0,028
Загрози інформаційній складовій економічної безпеки АТП		0,138
Електронні віруси, спами	П30	0,046
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,004
Витік інформації	П32	0,006
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,013
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,031
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,022
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,015
Загрози екологічній складовій економічної безпеки АТП		0,051
Екологічні катастрофи	П37	0,003
Стихійні лиха в світі	П38	0,002
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,003
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,005
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,014
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,017
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,008
Загрози інноваційно-інвестиційній складовій економічної безпеки АТП		0,124
Збільшення податкового навантаження на транспорт	П44	0,018
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,007
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,043
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,031
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,012
Невикористання інновацій під час надання послуг	П49	0,008
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,005

## ДОДАТОК Є

Таблиця Є.1. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори фінансової складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	К1				К2				К3				К4			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	ВАТ «Авто-парк»	0,540	0,409	0,429	0,459	0,209	0,159	0,166	0,178	0,803	0,608	0,637	0,682	0,129	0,098	0,102	0,109
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,702	0,532	0,558	0,597	0,267	0,202	0,212	0,227	0,608	0,461	0,483	0,517	0,102	0,077	0,081	0,086
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,601	0,456	0,477	0,511	0,207	0,157	0,164	0,176	0,539	0,408	0,428	0,458	0,111	0,084	0,088	0,094
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,601	0,456	0,477	0,511	0,314	0,238	0,249	0,267	0,522	0,396	0,414	0,444	0,079	0,060	0,063	0,067
5	ВАТ «Богнамі»	0,615	0,467	0,489	0,523	0,340	0,258	0,270	0,289	0,508	0,385	0,403	0,432	0,132	0,100	0,105	0,112
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,490	0,371	0,389	0,417	0,346	0,262	0,275	0,294	0,402	0,305	0,319	0,342	0,095	0,072	0,076	0,081
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,499	0,378	0,396	0,424	0,354	0,268	0,281	0,301	0,450	0,341	0,358	0,383	0,105	0,079	0,083	0,089
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,434	0,329	0,345	0,369	0,297	0,225	0,236	0,253	0,421	0,319	0,334	0,358	0,010	0,007	0,008	0,008
9	ТОВ «Вітал»	0,442	0,335	0,351	0,376	0,384	0,291	0,305	0,327	0,420	0,318	0,333	0,357	0,111	0,084	0,088	0,094

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,639	0,484	0,507	0,543	0,278	0,210	0,220	0,236	0,396	0,300	0,315	0,337	0,116	0,088	0,092	0,098
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,440	0,333	0,349	0,374	0,319	0,242	0,253	0,271	0,397	0,301	0,315	0,338	0,102	0,078	0,081	0,087
12	ТОВ "Р-СТІЛЛ"	0,658	0,498	0,522	0,559	0,326	0,247	0,259	0,277	0,205	0,155	0,163	0,174	0,168	0,127	0,133	0,143
13	ТОВ «Квартет»	0,681	0,516	0,541	0,579	0,341	0,258	0,271	0,290	0,137	0,104	0,109	0,117	0,125	0,095	0,099	0,106
14	ЗАТ «Укрространс»	0,659	0,500	0,523	0,560	0,355	0,269	0,282	0,302	0,162	0,123	0,129	0,138	0,106	0,080	0,084	0,090
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,680	0,516	0,540	0,578	0,322	0,244	0,256	0,274	0,645	0,489	0,512	0,548	0,146	0,111	0,116	0,124
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,402	0,305	0,319	0,342	0,368	0,279	0,292	0,313	0,403	0,305	0,320	0,342	0,112	0,085	0,089	0,095
17	ВАТ «Донецькавтотранс»	0,430	0,326	0,341	0,366	0,344	0,261	0,273	0,293	0,395	0,299	0,313	0,336	0,113	0,085	0,090	0,096
18	ТОВ «ЕДИКТ»	0,780	0,592	0,619	0,664	0,300	0,228	0,238	0,255	0,539	0,409	0,428	0,459	0,109	0,082	0,086	0,092
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,541	0,410	0,429	0,460	0,312	0,236	0,248	0,265	0,500	0,379	0,397	0,425	0,126	0,096	0,100	0,108
20	УкрНім АТЗТ «Дніпролайн»	0,513	0,389	0,407	0,436	0,245	0,186	0,195	0,208	0,612	0,464	0,486	0,520	0,103	0,078	0,082	0,088
21	ЗАТ «Керчвнештранс»	0,640	0,485	0,508	0,544	0,328	0,249	0,261	0,279	0,447	0,339	0,355	0,380	0,100	0,076	0,080	0,085
22	ТОВ «Темп»	0,549	0,416	0,436	0,467	0,410	0,311	0,326	0,349	0,608	0,461	0,482	0,517	0,086	0,065	0,068	0,073
23	ТОВ «Делівері»	0,560	0,425	0,445	0,477	0,429	0,325	0,341	0,365	0,573	0,434	0,455	0,487	0,077	0,058	0,061	0,065
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,331	0,251	0,263	0,282	0,382	0,290	0,304	0,325	0,414	0,314	0,329	0,352	0,144	0,109	0,114	0,123
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,453	0,343	0,359	0,385	0,256	0,194	0,204	0,218	0,413	0,313	0,328	0,351	0,096	0,073	0,077	0,082

Таблиця Є.2. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори фінансової складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями) (продовження)

№ з/п	Назва АТП	K5				K6				K14				K23			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	ВАТ «Автопарк»	0,703	0,533	0,558	0,598	0,360	0,273	0,286	0,306	0,003	0,003	0,003	0,079	0,093	0,070	0,074	0,079
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	1,071	0,812	0,850	0,910	0,294	0,223	0,234	0,250	0,011	0,009	0,009	0,075	0,088	0,067	0,070	0,075
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,944	0,716	0,749	0,803	0,309	0,234	0,245	0,263	0,014	0,010	0,011	0,060	0,070	0,053	0,056	0,060
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,922	0,699	0,732	0,784	0,309	0,234	0,245	0,263	0,010	0,008	0,008	0,069	0,082	0,062	0,065	0,069
5	ВАТ «Богнамі»	0,954	0,723	0,757	0,811	0,251	0,190	0,199	0,213	0,011	0,009	0,009	0,066	0,078	0,059	0,062	0,066
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,686	0,520	0,544	0,583	0,165	0,125	0,131	0,140	0,012	0,009	0,010	0,083	0,098	0,074	0,078	0,083
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,910	0,690	0,722	0,774	0,366	0,277	0,290	0,311	0,011	0,008	0,008	0,085	0,100	0,076	0,079	0,085
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,961	0,728	0,763	0,817	0,211	0,160	0,167	0,179	0,011	0,008	0,008	0,096	0,113	0,086	0,090	0,096
9	ТОВ «Вітал»	0,098	0,074	0,077	0,083	0,355	0,269	0,281	0,301	0,011	0,008	0,008	0,085	0,100	0,076	0,079	0,085
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,972	0,737	0,772	0,826	0,326	0,247	0,259	0,277	0,011	0,009	0,009	0,085	0,100	0,076	0,079	0,085
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,947	0,718	0,752	0,805	0,309	0,234	0,246	0,263	0,018	0,014	0,014	0,077	0,090	0,068	0,071	0,077

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
12	ТОВ "Р-СТІЛІ"	0,918	0,696	0,729	0,780	0,332	0,252	0,264	0,282	0,019	0,014	0,015	0,061	0,072	0,054	0,057	0,061
13	ТОВ «Квартет»	1,014	0,769	0,805	0,862	0,118	0,089	0,094	0,100	0,014	0,011	0,011	0,069	0,081	0,062	0,064	0,069
14	ЗАТ «Укрространс»	0,999	0,757	0,793	0,849	0,346	0,262	0,275	0,294	0,013	0,010	0,010	0,044	0,052	0,039	0,041	0,044
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	1,041	0,789	0,827	0,885	0,338	0,256	0,268	0,288	0,018	0,013	0,014	0,075	0,088	0,067	0,070	0,075
16	ВАТ «ГарантТранс- Сервіс»	0,950	0,720	0,754	0,808	0,309	0,234	0,245	0,262	0,016	0,012	0,013	0,069	0,081	0,061	0,064	0,069
17	ВАТ «Донецькавтот- ранс»	0,945	0,716	0,750	0,803	0,249	0,189	0,198	0,212	0,017	0,013	0,014	0,060	0,071	0,054	0,056	0,060
18	ТОВ «Едикт»	0,878	0,665	0,697	0,746	0,285	0,216	0,226	0,242	0,019	0,014	0,015	0,071	0,084	0,064	0,067	0,071
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,985	0,746	0,781	0,837	0,321	0,243	0,254	0,273	0,020	0,015	0,016	0,057	0,067	0,051	0,053	0,057
20	УкрНім АТЗТ «Дніп- ромайн»	0,986	0,747	0,782	0,838	0,352	0,267	0,279	0,299	0,017	0,013	0,014	0,077	0,091	0,069	0,072	0,077
21	ЗАТ «Керчвнешт- ранс»	0,988	0,749	0,785	0,840	0,229	0,174	0,182	0,195	0,020	0,015	0,016	0,066	0,077	0,058	0,061	0,066
22	ТОВ «Темп»	0,988	0,749	0,784	0,840	0,223	0,169	0,177	0,190	0,020	0,015	0,016	0,061	0,072	0,054	0,057	0,061
23	ТОВ «Делівері»	0,867	0,657	0,688	0,737	0,157	0,119	0,124	0,133	0,021	0,016	0,017	0,058	0,068	0,051	0,054	0,058
24	ВАТ «Корпорація Ма- гнетик»	1,102	0,835	0,875	0,937	0,198	0,150	0,157	0,168	0,020	0,015	0,016	0,045	0,053	0,040	0,042	0,045
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,985	0,747	0,782	0,838	0,342	0,259	0,272	0,291	0,020	0,015	0,016	0,043	0,050	0,038	0,040	0,043

Таблиця Є.3. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори техніко-технологічної складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	К8				К10				К11			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	ВАТ «Автопарк»	0,008	0,009	0,009	0,008	0,976	0,830	0,863	0,892	0,914	0,778	0,808	0,835
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,006	0,007	0,006	0,006	0,911	0,775	0,805	0,832	0,914	0,778	0,808	0,835
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,001	0,001	0,001	0,001	0,932	0,793	0,824	0,852	0,929	0,790	0,821	0,849
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,004	0,005	0,004	0,004	0,939	0,799	0,831	0,858	0,982	0,835	0,868	0,897
5	ВАТ «Богнамі»	0,007	0,008	0,007	0,007	0,911	0,775	0,805	0,832	0,927	0,788	0,819	0,847
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,003	0,004	0,003	0,003	0,944	0,803	0,835	0,863	0,920	0,783	0,813	0,840
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,007	0,008	0,008	0,007	0,911	0,775	0,805	0,832	0,912	0,776	0,807	0,834
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,007	0,008	0,008	0,007	0,905	0,770	0,800	0,827	0,902	0,768	0,798	0,824
9	ТОВ «Вітал»	0,003	0,003	0,003	0,003	0,904	0,769	0,800	0,826	0,955	0,813	0,845	0,873
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,001	0,001	0,001	0,001	0,904	0,769	0,799	0,826	0,914	0,778	0,808	0,835
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,003	0,003	0,003	0,003	0,904	0,769	0,800	0,826	0,904	0,769	0,799	0,826
12	ТОВ "Р-СТІЛЛ"	0,001	0,001	0,001	0,001	0,990	0,843	0,876	0,905	0,912	0,776	0,806	0,833
13	ТОВ «Квартет»	0,004	0,005	0,005	0,005	0,918	0,781	0,811	0,838	0,906	0,771	0,801	0,828
14	ЗАТ «Укрространс»	0,005	0,006	0,005	0,005	0,911	0,775	0,806	0,833	0,924	0,786	0,817	0,844
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,004	0,005	0,005	0,004	0,904	0,769	0,799	0,825	0,922	0,784	0,815	0,842
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,004	0,004	0,004	0,004	0,918	0,781	0,811	0,838	0,915	0,779	0,809	0,836

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
17	ВАТ «Донецькавтотранс»	0,006	0,007	0,007	0,007	0,905	0,770	0,800	0,827	0,906	0,771	0,801	0,828
18	ТОВ «Едикт»	0,002	0,003	0,002	0,002	0,905	0,770	0,800	0,826	0,941	0,801	0,832	0,860
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,004	0,005	0,005	0,005	0,904	0,769	0,799	0,826	0,903	0,769	0,799	0,825
20	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	0,000	0,001	0,001	0,001	0,904	0,769	0,799	0,826	0,947	0,805	0,837	0,865
21	ЗАТ «Керчвнештранс»	0,004	0,005	0,005	0,004	0,984	0,837	0,870	0,899	0,910	0,775	0,805	0,832
22	ТОВ «Темп»	0,003	0,004	0,004	0,003	0,918	0,781	0,811	0,838	0,929	0,790	0,821	0,848
23	ТОВ «Делівері»	0,006	0,007	0,007	0,006	0,925	0,787	0,818	0,845	0,934	0,795	0,826	0,853
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,003	0,004	0,003	0,003	0,928	0,789	0,820	0,847	0,924	0,786	0,817	0,844
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,003	0,004	0,003	0,003	0,916	0,779	0,810	0,837	0,901	0,766	0,796	0,823



Таблиця Є.4. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори кадрової складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	K12				K13				K15			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	ВАТ «Автопарк»	0,732	0,628	0,655	0,675	172,619	148,193	154,408	159,189	0,815	0,949	0,911	0,883
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,481	0,413	0,431	0,444	148,627	127,596	132,947	137,064	0,901	1,050	1,008	0,977
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,478	0,410	0,427	0,441	187,778	161,207	167,967	173,169	0,888	1,034	0,992	0,963
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,417	0,358	0,373	0,385	155,324	133,346	138,938	143,240	0,875	1,019	0,978	0,948
5	ВАТ «Богнамі»	0,406	0,349	0,363	0,375	177,311	152,221	158,604	163,516	0,885	1,031	0,990	0,960
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,437	0,375	0,391	0,403	181,325	155,668	162,195	167,218	0,901	1,049	1,007	0,977
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,302	0,260	0,270	0,279	160,586	137,863	143,644	148,092	0,901	1,049	1,007	0,977
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,320	0,274	0,286	0,295	170,167	146,088	152,214	156,928	0,901	1,050	1,008	0,977
9	ТОВ «Вітал»	0,302	0,260	0,270	0,279	184,028	157,988	164,613	169,711	0,911	1,062	1,019	0,988
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,309	0,265	0,276	0,285	171,319	147,077	153,245	157,990	0,912	1,062	1,020	0,989
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,241	0,207	0,216	0,222	164,978	141,633	147,573	152,143	0,901	1,050	1,007	0,977
12	ТОВ "Р-СТІЛІ"	0,125	0,107	0,111	0,115	161,226	138,413	144,217	148,683	0,915	1,066	1,023	0,992
13	ТОВ «Квартет»	0,147	0,126	0,132	0,136	143,210	122,946	128,101	132,068	0,917	1,068	1,025	0,994
14	ЗАТ «Укрроостранс»	0,145	0,125	0,130	0,134	191,452	164,361	171,253	176,557	0,910	1,060	1,017	0,987
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,055	0,047	0,049	0,051	143,545	123,234	128,401	132,378	0,912	1,063	1,020	0,989
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,037	0,032	0,033	0,034	174,226	149,573	155,845	160,671	0,902	1,050	1,008	0,978

№ з/п	Назва АТП	K12				K13				K15			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
17	ВАТ «Донецькавтотранс»	0,111	0,095	0,099	0,102	150,736	129,407	134,833	139,008	0,911	1,061	1,018	0,988
18	ТОВ «Едикт»	0,110	0,094	0,098	0,101	171,065	146,859	153,018	157,756	0,904	1,053	1,011	0,981
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,151	0,130	0,135	0,140	152,286	130,737	136,219	140,438	0,914	1,065	1,022	0,991
20	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	0,157	0,135	0,141	0,145	180,339	154,821	161,313	166,309	0,932	1,086	1,042	1,011
21	ЗАТ «Керчвнештранс»	0,144	0,124	0,129	0,133	172,853	148,394	154,617	159,405	0,911	1,061	1,018	0,988
22	ТОВ «Темп»	0,145	0,125	0,130	0,134	170,020	145,962	152,083	156,793	0,923	1,075	1,032	1,001
23	ТОВ «Делівері»	0,201	0,173	0,180	0,185	184,676	158,544	165,192	170,308	0,923	1,076	1,032	1,001
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,205	0,176	0,183	0,189	182,548	156,717	163,289	168,346	0,912	1,062	1,020	0,989
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,201	0,172	0,180	0,185	141,658	121,613	126,713	130,637	0,932	1,086	1,042	1,011

Таблиця Є.5. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори кадрової складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	K16				K17				K18				K19			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	ВАТ «Автопарк»	0,910	0,859	0,871	0,878	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0105	0,0099	0,0100	0,0101	0,532	0,502	0,509	0,513
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,954	0,899	0,912	0,920	0,0007	0,0006	0,0007	0,0007	0,0129	0,0122	0,0123	0,0124	0,522	0,493	0,500	0,504
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,926	0,873	0,886	0,893	0,0008	0,0007	0,0007	0,0007	0,0228	0,0215	0,0218	0,0220	0,501	0,472	0,479	0,483
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,912	0,860	0,873	0,880	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0206	0,0194	0,0197	0,0198	0,502	0,474	0,481	0,484
5	ВАТ «Богнамі»	0,982	0,926	0,940	0,947	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0120	0,0113	0,0115	0,0116	0,514	0,485	0,492	0,496
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,948	0,894	0,907	0,914	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0224	0,0211	0,0214	0,0216	0,512	0,482	0,489	0,493
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,902	0,851	0,864	0,870	0,0008	0,0007	0,0007	0,0007	0,0124	0,0117	0,0119	0,0120	0,522	0,492	0,499	0,503
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,903	0,851	0,864	0,870	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0282	0,0266	0,0270	0,0272	0,500	0,472	0,479	0,482
9	ТОВ «Вітал»	0,940	0,887	0,900	0,907	0,0008	0,0007	0,0007	0,0008	0,0226	0,0213	0,0216	0,0218	0,485	0,458	0,464	0,468
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,915	0,863	0,876	0,883	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0225	0,0213	0,0216	0,0217	0,493	0,465	0,472	0,475
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,919	0,867	0,880	0,886	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0237	0,0223	0,0226	0,0228	0,483	0,456	0,462	0,466
12	ТОВ "Р-СТІЛЛ"	0,924	0,872	0,884	0,891	0,0009	0,0009	0,0009	0,0009	0,0303	0,0286	0,0290	0,0293	0,429	0,405	0,411	0,414

№ з/п	Назва АТП	K16				K17				K18				K19			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
13	ТОВ «Квартет»	0,927	0,874	0,887	0,894	0,0009	0,0008	0,0008	0,0008	0,0221	0,0208	0,0211	0,0213	0,412	0,389	0,394	0,397
14	ЗАТ «Укрространс»	0,914	0,861	0,874	0,881	0,0009	0,0008	0,0008	0,0008	0,0230	0,0217	0,0220	0,0222	0,439	0,414	0,420	0,423
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,916	0,864	0,876	0,883	0,0009	0,0009	0,0009	0,0009	0,0012	0,0011	0,0011	0,0011	0,407	0,384	0,390	0,393
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,987	0,930	0,944	0,952	0,0098	0,0093	0,0094	0,0095	0,0148	0,0139	0,0141	0,0143	0,428	0,404	0,410	0,413
17	ВАТ «Донецькавтотранс»	0,909	0,857	0,870	0,876	0,0088	0,0083	0,0084	0,0085	0,0271	0,0256	0,0260	0,0262	0,436	0,411	0,417	0,420
18	ТОВ «Едикт»	0,939	0,885	0,898	0,905	0,0088	0,0083	0,0084	0,0085	0,0212	0,0200	0,0203	0,0204	0,428	0,404	0,410	0,413
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,909	0,857	0,870	0,877	0,0088	0,0083	0,0084	0,0085	0,0011	0,0010	0,0011	0,0011	0,412	0,389	0,394	0,398
20	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	0,928	0,875	0,888	0,895	0,0009	0,0009	0,0009	0,0009	0,0247	0,0233	0,0236	0,0238	0,437	0,412	0,418	0,422
21	ЗАТ «Керчвнештранс»	0,927	0,874	0,887	0,893	0,0010	0,0009	0,0010	0,0010	0,0201	0,0190	0,0192	0,0194	0,431	0,406	0,412	0,415
22	ТОВ «Темп»	0,919	0,866	0,879	0,886	0,0010	0,0009	0,0009	0,0009	0,0125	0,0117	0,0119	0,0120	0,437	0,412	0,418	0,422
23	ТОВ «Делівері»	0,920	0,867	0,880	0,887	0,0010	0,0009	0,0009	0,0009	0,0301	0,0284	0,0288	0,0290	0,417	0,393	0,399	0,402
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,961	0,906	0,919	0,927	0,0009	0,0009	0,0009	0,0009	0,0119	0,0112	0,0113	0,0114	0,422	0,398	0,404	0,407
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,908	0,856	0,869	0,876	0,0010	0,0009	0,0009	0,0009	0,0232	0,0219	0,0222	0,0224	0,462	0,435	0,442	0,445

Таблиця Є.6. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори інформаційної складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	K25				K26			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1	ВАТ «Автопарк»	0,689	0,618	0,630	0,646	0,009	0,008	0,008	0,008
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,714	0,641	0,652	0,669	0,009	0,008	0,008	0,009
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,700	0,628	0,640	0,656	0,009	0,008	0,008	0,009
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,691	0,620	0,631	0,648	0,009	0,008	0,008	0,009
5	ВАТ «Богнамі»	0,707	0,634	0,645	0,662	0,009	0,008	0,008	0,008
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,713	0,639	0,651	0,667	0,009	0,008	0,008	0,009
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,698	0,627	0,638	0,654	0,007	0,006	0,007	0,007
8	ВАТ «Калинівська автобаза»	0,700	0,628	0,639	0,655	0,009	0,008	0,008	0,008
9	ТОВ «Вітал»	0,700	0,628	0,639	0,656	0,008	0,007	0,007	0,007
10	Транспортно-експедиційна компанія «GROSSA»	0,711	0,638	0,650	0,666	0,009	0,008	0,008	0,009
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,694	0,623	0,634	0,650	0,006	0,005	0,005	0,005
12	ТОВ "Р-СТІЛЛ"	0,689	0,618	0,629	0,646	0,007	0,006	0,006	0,007
13	ТОВ «Квартет»	0,699	0,627	0,638	0,655	0,002	0,002	0,002	0,002
14	ЗАТ «Укространс»	0,703	0,631	0,642	0,659	0,002	0,002	0,002	0,002
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,700	0,628	0,639	0,656	0,003	0,002	0,002	0,003
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,704	0,632	0,643	0,660	0,006	0,005	0,006	0,006
17	ВАТ «Донецькавтотранс»	0,711	0,638	0,649	0,666	0,007	0,006	0,007	0,007

№ з/п	Назва АТП	K25				K26			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
18	ТОВ «Едикт»	0,699	0,627	0,638	0,655	0,008	0,008	0,008	0,008
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,700	0,628	0,639	0,656	0,009	0,008	0,008	0,009
20	УкрНім АТЗТ «Дніпромайн»	0,699	0,627	0,638	0,655	0,009	0,008	0,008	0,009
21	ЗАТ «Керчвнештранс»	0,710	0,637	0,649	0,665	0,007	0,006	0,006	0,006
22	ТОВ «Темп»	0,730	0,655	0,667	0,684	0,008	0,007	0,007	0,007
23	ТОВ «Делівері»	0,720	0,646	0,657	0,674	0,009	0,008	0,008	0,008
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,719	0,645	0,657	0,674	0,008	0,008	0,008	0,008
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,720	0,646	0,657	0,674	0,007	0,006	0,006	0,006

Таблиця Є.7. Результати розрахунку впливу домінуючих загроз на індикатори екологічної складової економічної безпеки АТП (за трьома сценаріями)

№ з/п	Назва АТП	K9				K27				K28				K29			
		Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	Базисне значення (2013 р.)	За песимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За найбільш вірогідним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)	За оптимістичним сценарієм (у разі настання домінуючих загроз)
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
1	ВАТ «Автопарк»	0,0109	0,0104	0,0105	0,0106	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0039	0,0037	0,0038	0,0038
2	ТОВ «Маса Інвест Груп»	0,0113	0,0109	0,0110	0,0111	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0007	0,0006	0,0007	0,0007	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008
3	ТОВ «Компанія «Агротранс»	0,0048	0,0046	0,0047	0,0047	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0008	0,0007	0,0007	0,0007	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011
4	СП «Інтер-Роллен-Транс»	0,0288	0,0276	0,0279	0,0281	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0041	0,0039	0,0039	0,0040
5	ВАТ «Богнамі»	0,0196	0,0188	0,0190	0,0191	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0041	0,0039	0,0040	0,0040
6	ЗАТ «Промінь-Експо»	0,0373	0,0358	0,0362	0,0365	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0013	0,0012	0,0012	0,0012
7	Транспортно-експедиційне агентство «Сфера»	0,0118	0,0113	0,0115	0,0115	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0007	0,0007	0,0007	0,0007	0,0011	0,0011	0,0011	0,0011

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
8	ВАТ «Калинівська ав- тобаза»	0,0196	0,0188	0,0190	0,0192	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 08	0,0007	0,000 8	0,0008	0,00 10	0,0010	0,0010	0,0010
9	ТОВ «Вітал»	0,0191	0,0183	0,0185	0,0187	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 08	0,0008	0,000 8	0,0008	0,00 60	0,0057	0,0058	0,0058
10	Транспортно- експедиційна компанія «GROSSA»	0,0107	0,0103	0,0104	0,0105	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 08	0,0008	0,000 8	0,0008	0,00 16	0,0015	0,0015	0,0015
11	АТЗТ «Транс-Кінг»	0,0088	0,0084	0,0085	0,0086	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 08	0,0008	0,000 8	0,0008	0,00 19	0,0019	0,0019	0,0019
12	ТОВ "Р-СТІЛЛ"	0,0055	0,0053	0,0053	0,0053	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 09	0,0009	0,000 9	0,0009	0,00 10	0,0010	0,0010	0,0010
13	ТОВ «Квартет»	0,0178	0,0171	0,0173	0,0174	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 09	0,0009	0,000 9	0,0009	0,00 29	0,0028	0,0029	0,0029
14	ЗАТ «Укррострас»	0,0174	0,0167	0,0169	0,0170	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 09	0,0009	0,000 9	0,0009	0,00 11	0,0011	0,0011	0,0011
15	ТОВ «Автокомфорт Лтд»	0,0067	0,0064	0,0065	0,0066	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 32	0,0031	0,0031	0,0031
16	ВАТ «ГарантТрансСервіс»	0,0065	0,0063	0,0063	0,0064	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 29	0,0028	0,0028	0,0028
17	ВАТ «Донецькавтот- ранс»	0,0069	0,0066	0,0066	0,0067	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 44	0,0043	0,0043	0,0043
18	ТОВ «Едикт»	0,0065	0,0062	0,0063	0,0063	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 76	0,0073	0,0074	0,0074
19	ТОВ «Підприємство Експрес»	0,0060	0,0058	0,0058	0,0059	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 38	0,0036	0,0037	0,0037
20	УкрНім АТЗТ «Дніпролайн»	0,0068	0,0065	0,0066	0,0066	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 84	0,0080	0,0081	0,0082
21	ЗАТ «Керчвнештрас»	0,0056	0,0054	0,0055	0,0055	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 01	0,0001	0,000 1	0,0001	0,00 43	0,0042	0,0042	0,0042
22	ТОВ «Темп»	0,0197	0,0189	0,0191	0,0192	0,000 1	0,0001	0,0001	0,000 1	0,00 02	0,0002	0,000 2	0,0002	0,00 42	0,0040	0,0040	0,0041



	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
23	ТОВ «Делівері»	0,0069	0,0066	0,0067	0,0067	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0060	0,0058	0,0058	0,0059
24	ВАТ «Корпорація Магнетик»	0,0067	0,0065	0,0065	0,0066	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0044	0,0042	0,0042	0,0043
25	ТОВ «Аркадія ЛТД»	0,0069	0,0066	0,0067	0,0067	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0076	0,0073	0,0073	0,0074

## ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж.1. Результати розрахунків вірогідності настання загроз за песимістичним сценарієм

Показник	Умов. Познач.	Вірогідність настання загроз					Середньоа- рифметичне значення
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5	
1	2	3	4	5	6	7	8
Інфляційні процеси	П1	1	1	0,98	1	1	1,00
Платоспроможність споживачів	П2	0,7	0,8	0,7	0,6	0,7	0,70
Жорстка кредитна політика	П3	0,8	0,7	0,8	0,9	0,8	0,80
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,6	1	0,8	0,8	0,8	0,80
Неефективне тарифна політика	П5	0,8	0,7	0,8	0,9	0,8	0,80
Неефективна організаційна структура	П6	0,8	0,7	0,8	0,8	0,9	0,80
Неефективне фінансове планування	П7	0,7	0,8	0,9	0,8	0,8	0,80
Неефективна маркетингова політика	П8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,50
Промислове шпигунство	П10	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,50
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,8	0,7	0,6	0,7	0,7	0,70
Низький рівень управління персоналом	П12	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,80
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	1	1	1	1	1	1,00
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,8	0,7	0,6	0,7	0,7	0,70
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	1	0,9	0,8	0,9	0,9	0,90
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,90
Моральне старіння основних фондів	П18	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Неповна завантаженість потужностей	П19	1	1	1	1	1	1,00
Зменшення ресурсівіддачі й оборотності коштів	П20	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,90
Фізичний знос основних фондів	П21	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,90

1	2	3	4	5	6	7	8
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Політичні кризи	П23	0,7	0,7	0,6	0,7	0,8	0,70
Бюрократичні перепони, корупція	П24	1	1	1	1	1	1,00
Військові дії, народні заворушення	П25	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,50
Зацікавленість співробітників юридичного відділу	П26	0,8	0,7	0,6	0,7	0,7	0,70
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,70
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Помилки у сфері документообігу	П29	1	1	1	1	1	1,00
Електронні віруси, спами	П30	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,80
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,3	0,5	0,5	0,7	0,5	0,50
Витік інформації	П32	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,60
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,80
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,7	0,8	0,9	0,8	0,8	0,80
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,60
Екологічні катастрофи	П37	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Стихійні лиха в світі	П38	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,7	0,8	0,9	0,8	0,8	0,80
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,8	0,6	1	0,8	0,8	0,80
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	0,80
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Збільшення податкового навантаження транспорту	П44	1	1	1	1	1	1,00
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,8	0,7	0,8	0,9	0,8	0,80

1	2	3	4	5	6	7	8
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,80
Недостатній рівень забезпеченості підприємства інноваційними підходами у виробничий процес	П49	1	1	1	1	1	1,00
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	1	1	1	1	1	1,00

Таблиця Ж.2. Результати розрахунків вірогідності настання загроз за найбільш вірогідним сценарієм

Показник	Умов. познач.	Вірогідність настання загроз					Середньо-арифметичне значення
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5	
1	2	3	4	5	6	7	8
Інфляційні процеси	П1	0,85	0,8	0,75	0,8	0,8	0,80
Платоспроможність споживачів	П2	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,50
Жорстка кредитна політика	П3	0,65	0,7	0,75	0,7	0,7	0,70
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,60
Неефективне тарифна політика	П5	0,6	0,8	0,7	0,7	0,7	0,70
Неефективна організаційна структура	П6	0,6	0,8	0,7	0,65	0,75	0,70
Неефективне фінансове планування	П7	0,65	0,75	0,7	0,8	0,6	0,70
Неефективна маркетингова політика	П8	0,8	0,7	0,6	0,7	0,7	0,70
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,30
Промислове шпигунство	П10	0,3	0,25	0,35	0,3	0,3	0,30
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,45	0,5	0,55	0,5	0,5	0,50
Низький рівень управління персоналом	П12	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,8	0,7	0,8	0,9	0,8	0,80
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,50
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,70
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,45	0,5	0,65	0,5	0,5	0,52
Підвищення аварійності стану доріг, небезпеки дорожнього руху	П17	0,8	0,7	0,8	0,8	0,9	0,80
Моральне старіння основних фондів	П18	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,40
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Зменшення ресурсівіддачі й оборотності коштів	П20	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Фізичний знос основних фондів	П21	0,75	0,7	0,65	0,7	0,7	0,70

1	2	3	4	5	6	7	8
Збільшення ресурсоемності у вартості послуг	П22	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Політичні кризи	П23	0,45	0,5	0,55	0,5	0,5	0,50
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Військові дії, народні заворушення	П25	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,30
Зацікавленість співробітників юридичного відділу	П26	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,50
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,40
Помилки у сфері документообігу	П29	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Електронні віруси, спами	П30	0,65	0,7	0,75	0,7	0,7	0,70
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,30
Витік інформації	П32	0,3	0,4	0,5	0,4	0,4	0,40
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	0,70
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Екологічні катастрофи	П37	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,30
Стихійні лиха в світі	П38	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,30
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,70
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,45	0,5	0,55	0,5	0,5	0,50
Збільшення податкового навантаження транспорту	П44	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,8	0,7	0,7	0,9	0,7	0,76
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70

1	2	3	4	5	6	7	8
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,70
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,65	0,7	0,75	0,7	0,7	0,70
Недостатній рівень забезпеченості підприємства інноваційними підходами у виробничий процес	П49	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,80
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,8	0,7	0,8	0,8	0,9	0,80

Таблиця Ж.3. Результати розрахунків вірогідності настання загроз за оптимістичним сценарієм

Показник	Умов. познач.	Вірогідність настання загроз					Середньо-арифметичне значення
		Експерт 1	Експерт 2	Експерт 3	Експерт 4	Експерт 5	
1	2	3	4	5	6	7	8
Інфляційні процеси	П1	0,6	0,4	0,6	0,6	0,8	0,60
Платоспроможність споживачів	П2	0,6	0,4	0,5	0,4	0,4	0,46
Жорстка кредитна політика	П3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,50
Підвищення цін на енергоресурси і матеріали	П4	0,6	0,5	0,4	0,5	0,5	0,50
Неефективне тарифна політика	П5	0,55	0,5	0,45	0,5	0,5	0,50
Неефективна організаційна структура	П6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,50
Неефективне фінансове планування	П7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Неефективна маркетингова політика	П8	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Переманювання кваліфікованих кадрів	П9	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,20
Промислове шпигунство	П10	0,15	0,2	0,25	0,2	0,2	0,20
Низький рівень самомотивації і недисциплінованість робітників	П11	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,40
Низький рівень управління персоналом	П12	0,45	0,5	0,55	0,5	0,5	0,50
Несвоєчасна виплата заробітної плати	П13	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,60
Соціальна незабезпеченість робітників	П14	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,40
Низький рівень кваліфікації персоналу	П15	0,45	0,5	0,5	0,5	0,55	0,50
Недостатній вибір техніки і технологій на вітчизняному ринку	П16	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,50
Підвищення аварійності стану доріг, безпеки дорожнього руху	П17	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Моральне старіння основних фондів	П18	0,5	0,45	0,5	0,55	0,5	0,50
Неповна завантаженість потужностей	П19	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,50
Зменшення ресурсовіддачі й оборотності коштів	П20	0,5	0,6	0,5	0,3	0,6	0,50
Фізичний знос основних фондів	П21	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,50
Збільшення ресурсоємності у вартості послуг	П22	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50



1	2	3	4	5	6	7	8
Політичні кризи	П23	0,35	0,4	0,45	0,4	0,4	0,40
Бюрократичні перепони, корупція	П24	0,65	0,6	0,55	0,6	0,6	0,60
Військові дії, народні заворушення	П25	0,15	0,2	0,25	0,2	0,2	0,20
Зацікавленість співробітників юридичного відділу	П26	0,45	0,55	0,4	0,4	0,4	0,44
Помилки у заповненні замовлень	П27	0,35	0,4	0,45	0,4	0,4	0,40
Неправильне (неповне) заповнення товарно-транспортної документації	П28	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,30
Помилки у сфері документообігу	П29	0,65	0,7	0,7	0,7	0,75	0,70
Електронні віруси, спами	П30	0,5	0,55	0,5	0,5	0,45	0,50
Підрив репутації галузі за рахунок спотворення інформації	П31	0,2	0,15	0,25	0,2	0,2	0,20
Витік інформації	П32	0,25	0,3	0,35	0,3	0,3	0,30
Недостатнє фінансування інформаційних служб	П33	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,40
Неефективність комунікацій між підрозділами	П34	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Відсутність або моральне старіння програмного забезпечення	П35	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Низький рівень об'єктивності зовнішньої та внутрішньої інформації	П36	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,40
Екологічні катастрофи	П37	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,20
Стихійні лиха в світі	П38	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,20
Жорстка політика зі сторони міжнародних екологічних служб	П39	0,45	0,4	0,35	0,4	0,4	0,40
Недотримання чинних екологічних норм, стандартів	П40	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Збільшення витрат через забруднення довкілля	П41	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Штрафування і скасування ліцензій	П42	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,50
Низький рівень фінансування витрат на впровадження екологічних заходів	П43	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,40
Збільшення податкового навантаження транспорту	П44	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Форс-мажорні обставини (рейдерство, кримінал)	П45	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60

1	2	3	4	5	6	7	8
Низький рівень забезпечення виробничими запасами	П46	0,6	0,7	0,5	0,6	0,6	0,60
Низький рівень забезпечення підприємства власними й залученими оборотними коштами	П47	0,55	0,6	0,6	0,65	0,6	0,60
Залучення інвесторів з недостатнім рівнем досвіду в транспортній галузі	П48	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,60
Недостатній рівень забезпеченості підприємства інноваційними підходами у виробничий процес	П49	0,75	0,7	0,65	0,7	0,7	0,70
Низький рівень залучення сторонніх інноваційно-інвестиційних організацій	П50	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,60

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

**А.В. Нікітіна  
Д.А. Горовий  
Д.В. Бабич**

# **УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В ГЛОБАЛЬНОМУ СЕРЕДОВИЩІ**

*Монографія*

## **ВИДАВНИЦТВО**

**Харківського національного автомобільно-дорожнього університету**  
**Видавництво ХНАДУ, 61002, Харків-МСП, вул. Петровського, 25.**  
**Тел, /факс: (057) 700-38-64; 707-37-03, e-mail: [rio@khadi.kharkov.ua](mailto:rio@khadi.kharkov.ua)**

Свідоцтво Державного комітету інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України про внесення суб'єкта видавничої справи до Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції, серія № ДК №897 від 17.04 2002 р.

Підписано до друку 09.07.2015 р. Формат 60х84 1/16. Папір офсетний.  
Гарнітура Times New Roman Суг. Віддруковано на ризографі.  
Умови, друк. арк. 13,25. Обл.-вид арк. 6,63.  
Замовлення № 09/07/15 Наклад 500 прим. Ціна договірна.

Віддруковано ФОП Гончаренко В.Ю.  
Свідоцтво В02 № 247534 видане виконавчим комітетом  
Харківської міської ради 18.11.2008 р.